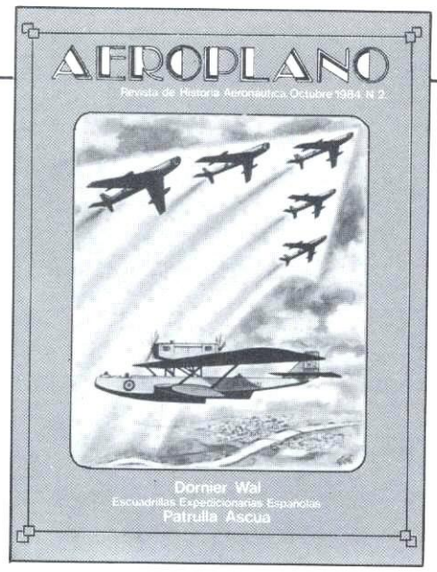
AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Octubre 1984. Nº 2.

Dornier Wal

Escuadrillas Expedicionarias Españolas

Patrulla Ascua



3 PRESENTACION.

EL MUNDO EN 1933. Por José María García Escudero, General de Aviación. **4**

14 **EL ULTIMO ANSALDO.** Por Marino Gómez Santos.

24 **HISTORIA DE UN GRAN HIDROAVION: EL DORNIER WAL EN ESPAÑA Y EN EL MUNDO.** Por José Warleta Carrillo, Coronel de Aviación.

FALLO DEL CONCURSO DE FOTOGRAFIAS HISTORICAS DEL EJERCITO DEL AIRE. **46**

AÑORANZAS. Por Gerardo García Gutiérrez. **47**

50 **ACTUACION EN RUSIA DE LAS ESCUADRILLAS EXPEDICIONARIAS ESPAÑOLAS.** Por Jesús Salas Larrazábal, General de Aviación.

LA PATRULLA ACROBATICA ESPAÑOLA: EL NACIMIENTO DE ASCUA. Por Leocricio Almodóvar Martínez, Coronel de Aviación **98**

122 **FERNANDO DE JUAN VALIENTE HABLA PARA LA HISTORIA.** Por Carlos Pérez San Emeterio.

EL PRIMER VUELO DE UN AEROPLANO EN TOLEDO (CAPITAL). Por Antonio González Betes, Coronel de Aviación. **134**

142 **EL CERCO DE AFRAU: DECISIVA INTERVENCION DE LA AVIACION.** Por Emilio Herrera Alonso, Coronel de Aviación.

150 **COMIC: UN MUCHACHO LLAMADO JUAN.** Por Juan Warleta.

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica.

Edita: INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICA

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

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

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

PRESENTACION

Ha transcurrido más de un año desde la publicación del primer número de la revista **AEROPLANO** y los lectores que se suscribieron a ella, no muchos, se preguntan desde hace meses cuando se reanuda la publicación.

Pues bien, fieles a nuestro propósito de publicar uno o excepcionalmente dos números anuales, he aquí el correspondiente a 1984. Diferentes circunstancias han dificultado su aparición con anterioridad y entre ellas no ha sido el menor el laborioso y complicado desarrollo y estructuración del Instituto de Historia y Cultura Aérea, de cuyos trabajos es esta revista vehículo de difusión.

Superados felizmente en estos últimos meses los principales trámites administrativos que venían retrasando su plena puesta en marcha, es de esperar que en el próximo año, descargado de preocupaciones orgánicas, pueda centrar su actividad exclusivamente en el cumplimiento de su concreta misión de estimular y facilitar la investigación de la historia aeronáutica española, acogiendo, orientando y ayudando a todos los que, tanto civiles como militares, se interesen por esta tarea.

No obstante, algo se ha hecho y prueba de ello es este segundo número de **AEROPLANO**, que reune una serie de trabajos en su mayoría inéditos, cuya conservación para la Historia consideramos fundamental.

Uno de ellos, del que es autor el General Jesús Salas Larrazábal, que recoge la actuación de las escuadrillas expedicionarias españolas en Rusia, publicado parcialmente en Revista de Aeronáutica y Astronáutica, en los años 1974 al 76, siempre será una bibliografía básica para cualquier investigación posterior.

Abre el número el texto de la magistral conferencia pronunciada por el Consejero Togado del Aire e historiador José María Escudero, en el ciclo organizado el pasado año, en el Centro Cultural del CONDE DUQUE, con motivo del cincuentenario del vuelo de Barberán y Collar. Se publica una semblanza de José Ansaldo, recientemente desaparecido, escrita con su maestría habitual por Marino Gómez Santos y una interesante entrevista hecha por Carlos Pérez San Emeterio a Fernando de Juan Valiente, piloto de pruebas de la "Hispano, S.A." en los tiempos de máxima ilusión y creatividad de esta empresa.

Contiene también un documentado estudio monográfico de José Warleta sobre el hidroavión Dornier Wal protagonista inolvidable, con el Breguet XIX, de los Grandes Vuelos de nuestra Aviación; la historia de la época heroica de la patrulla "Ascua" contada por el Coronel Almodóvar, uno de sus antiguos componentes, y otros trabajos de carácter anecdótico y testimonial, como son: el primer vuelo en Toledo; un episodio de la actuación de la Aviación Militar española en la Guerra de Marruecos, y unos entrañables y simpáticos recuerdos de un Curso de Caza en los años cuarenta.

Se ha cuidado muy especialmente la presentación gráfica y dentro de ésta, la fotografía, que consideramos fundamental en la Historia de la Aviación, tratando de aunar la documentación con la amenidad.

Esperamos que este número de **AEROPLANO** signifique el inicio de una actividad normal en la vida del IHCA y el propósito de recoger con nuevos brios la antorcha que encendió en estos años pasados el desaparecido Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos.

ABUNDIO CESTEROS GARCIA
General de Aviacion

El MUNDO en 1933

JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO, General de Aviación

El pasado año de 1983 en el mes de junio, se cumplieron cincuenta años del vuelo de Barberán y Collar, desde Sevilla a Méjico, a bordo del "Cuatro Vientos". Fue éste el último de los grandes vuelos de la Aviación Militar Española y, por su perfección técnica y también por su trágico fin, selló con sangre y gloria una hépoca heróica de la historia de nuestra Aeronáutica.

Con este motivo se celebró, entre otros actos, un ciclo de conferencias en el Centro Cultural del CONDE DUQUE de Madrid. Abrió este ciclo el Consejero Togado del Aire, José María García Escudero, trazando con el tema "El mundo en 1933" una magistral ambientación del escenario histórico mundial y nacional en que tuvo lugar ese vuelo. Por su interés, reproducimos su texto íntegro a continuación.

El 10 de junio de 1933 los periódicos españoles (tomemos como referencia "El Debate") daban como primera noticia a toda plana la crisis política: Azaña había presentado la dimisión y el presidente de la República acababa de encargar la formación de nuevo gobierno a don Manuel Besteiro. Sólo en una de las páginas interiores, el periódico daba cuenta de que dos aviadores españoles, el capitán Mariano Barberán y el teniente Joaquín Collar, estaban preparados en el aeródromo de Tablada para el gran vuelo a Cuba y Méjico que esperaban iniciar de madrugada en su aparato "Cuatro Vientos".

Al día siguiente, 11, "El Debate" informa que los aviadores despegaron a las 4,45 sin dificultad y con buen tiempo. El periódico añadía que entre las numerosas manifestaciones de estímulo que recibieron figuraba el sobre con dos estampas, una de la Virgen del Cobre, patrona de Cuba, y de la Virgen de Guadalupe, patrona de Méjico. Pero la primera página sigue ocupándola la política. Besteiro no ha podido formar gobierno y ahora es Prieto el que va a intentarlo, pero declarando que está seguro de su fracaso; fue Azaña el que acabó formando un nuevo Gobierno al día siguiente. El periódico da gran relieve a la inauguración en Londres de la Conferencia económica mundial, aunque ninguno de sus corresponsables confía en el resultado. En la sección de última hora, el periódico comunica que Barberán y Collar, después de aterrizar en Camagüey, siguieron a La Habana, donde el recibimiento ha sido apoteósico.

Por los números de los días sucesivos nos enteramos de que los triunfadores van de fiesta en fiesta; "las mujeres abrazan en cuanto tienen ocasión para ello a los aviadores, y especialmente al señor Collar, que parece estar encantado de la vida y agradecer infinito estas demostraciones de entusiasmo". Se anuncia que desde Méjico irán a los Estados Unidos, donde el "Chicago Tribune" del 17 destaca que el vuelo ha puesto a prueba "los mejores recursos de la aviación y el arte de volar, la pericia del piloto y del observador y la fuerza y la armonía de la mecánica. El vuelo bizarro de Barberán y Collar hará que el mundo dirija su atención hacia la aviación española".

El 20 salieron de La Habana hacia Méjico. El periódico comunica el 21 que no han llegado. El 22, a toda plana, anuncia que un grupo de indios ha encontrado el "Cuatro Vientos" en un barranco, cerca de Puebla; Collar, muerto, y Barberán, en estado comatoso. La noticia, como muchas otras después, será rápidamente desmentida. El 23 comunica, ya siempre a toda plana, que 32 aviones y 10.000 soldados están buscando a los desaparecidos; el 24, que informes oficiales los dan por hallados en el Estado de Veracruz; Barberán, ileso, y Collar con un brazo roto; el 25 —la noticia anterior ha sido desmentida— prosiguen las pesquisas; el 27, nueva noticia, oficial también, confirma que se les ha encontrado muertos junto a su aparato destrozado, en el Estado de Tabasco. El que la lanzó ha sido encarcelado, se explica al **día siguiente**. El 30 ya no hay noticias de primera plana, que el día 2 es ocupada por el vuelo a Norteamérica de 24 aviones italianos, al mando de Italo Balbo. Un telón impenetrable cae sobre los dos infortunados aviadores españoles.

Pero sobre su vuelo van a hablar conferenciantes más autorizados que yo, tócame, como historiador, el honroso encargo de presentar el mundo en que el acontecimiento tuvo lugar; un mundo que, precisamente en ese año, como veremos, gira sobre sí mismo, cierra una época e inaugura otra en la que aún estamos. Un cambio demasiado grande para que yo pueda hacer ni siquiera un conato de análisis y deba limitarme a poco más que evocarlo. Ténganlo ustedes, por favor, en cuenta.

* * * * *

Para empezar, retrocedamos algo más. Ustedes recordarán sin duda la apuesta que Mr. Fogg, hizo en el "Reform Club" de Londres, y relató Julio Verne en una de sus obras más populares: "La vuelta al mundo en 80 días". Lo que quizá ustedes no recuerden es que la apuesta empezó versando sobre la magnitud de la tierra. Sostenía Mr. Fogg que la tierra se había achicado, puesto que se le podía dar la vuelta en diez veces menos tiempo que cien años atrás, y para demostrarlo, lo hizo, arriesgando en la prueba toda su fortuna, encontrándose de paso a una princesa india a la que salvó de la muerte y sobrándole incluso un día que empleó en conseguir la mano de la princesa antes de embolsarse el dinero de la apuesta. El excéntrico inglés se salió con la suya y demostró que la tierra se había hecho más chica, puesto que los tres años que para circunvalarla necesitó Elcano se habían reducido a menos de tres meses; lo cual quiere decir que, si para representar el tamaño del planeta en tiempos del marino español hubiésemos escogido una naranja, en los del "gentleman" británico habría que reducirla al tamaño de un grano de uva.

¿Y a qué tendríamos que reducirla ahora, se preguntarán ustedes, si tenemos en cuenta que en 1870, época del viaje de Fogg, el vapor como medio de propulsión sólo tenía medio siglo de vida y después vendrían el motor de explosión y éste nos traería el auto y el avión y éstos serían solamente el principio? Nos enternece la descripción que Michelet hace de su viaje desde Londres a Liverpool exactamente en la mitad del siglo: "50 leguas en 4 horas. Nadie puede dar idea de la aterradora velocidad con que se desen-

Nos encontramos en Madrid, en 1933. Es el día 11 de junio. En la madrugada de este día, dos aviadores españoles habían despegado en Sevilla, rumbo a la Habana. La prensa publicaba así la noticia.

MADRID DÍA 11 DE JUNIO DE 1933. N. EXTRAORDINARIO 20 CENTS.

ABC

DIARIO ILUSTRADO. AÑO VIGÉSIMONOVENO N.º 9.386

SUSCRIPCIÓN: UN MES, 3 PTAS. PROVINCIAS: TRES MESES, 9. AMERICA Y PORTUGAL: TRES MESES, 10 PESETAS. EXTRANJERO: TRES MESES, 25 PESETAS. REDACCION Y ADMINISTRACIÓN: SERRANO, 55, MADRID. APARTADO N.º 43

DON INDALECIO PRIETO RECIBE EL ENCARGO DE FORMAR UN GOBIERNO DE LA MAYOR AMPLITUD POSIBLE EN LA REPRESENTACION DE LAS FUERZAS PARLAMENTARIAS REPUBLICANAS

El Sr. Besteiro declina los poderes. La minoría socialista acuerda que acepte el encargo de formar Go-
bierno el Sr. Prieto. Este obtiene el apoyo de todos los grupos que venían constituyendo la mayoría,
incluso de la «esquerra» catalana. Parece que el Sr. Azaña no sería ministro en el Gobierno que se in-
centa. Dé las declaraciones del Sr. Prieto se deduce que éste buscará también la colaboración de los ra-
licales. Hoy proseguirá sus gestiones el Sr. Prieto, quien se muestra pesimista respecto al resultado fa-
vorable de ellas para formar el Gobierno que se le ha encargado.

*El presidente de las Cortes, como se pro-
nunció, ha declinado el encargo de formar
Gobierno, y el jefe del Estado, atendiéndose
al método de las mayorías relativas y con
visible insistencia para corroborarlo, tras-
mite los poderes al Sr. Prieto para que, con
la anuencia y apoyo pleno de su partido, im-
pulse la formación del nuevo Go-
bierno, así confiado el rumbo
de la República, el proceso de
la iniciativa y el voto decisivo en los acuer-
dos más deplorables y perniciosos del Go-
bierno caído, y hasto, si se quiere, constitu-
cionalmente, el responsable
de la de descarrilamiento
republicana.*

A B C. DOMINGO 11 DE JUNIO DE 1933. EDICIÓN DE LA MAÑANA. PAG. 3

DE SOCIEDAD

ECOS DIVERSOS

Diálogo sin Importancia

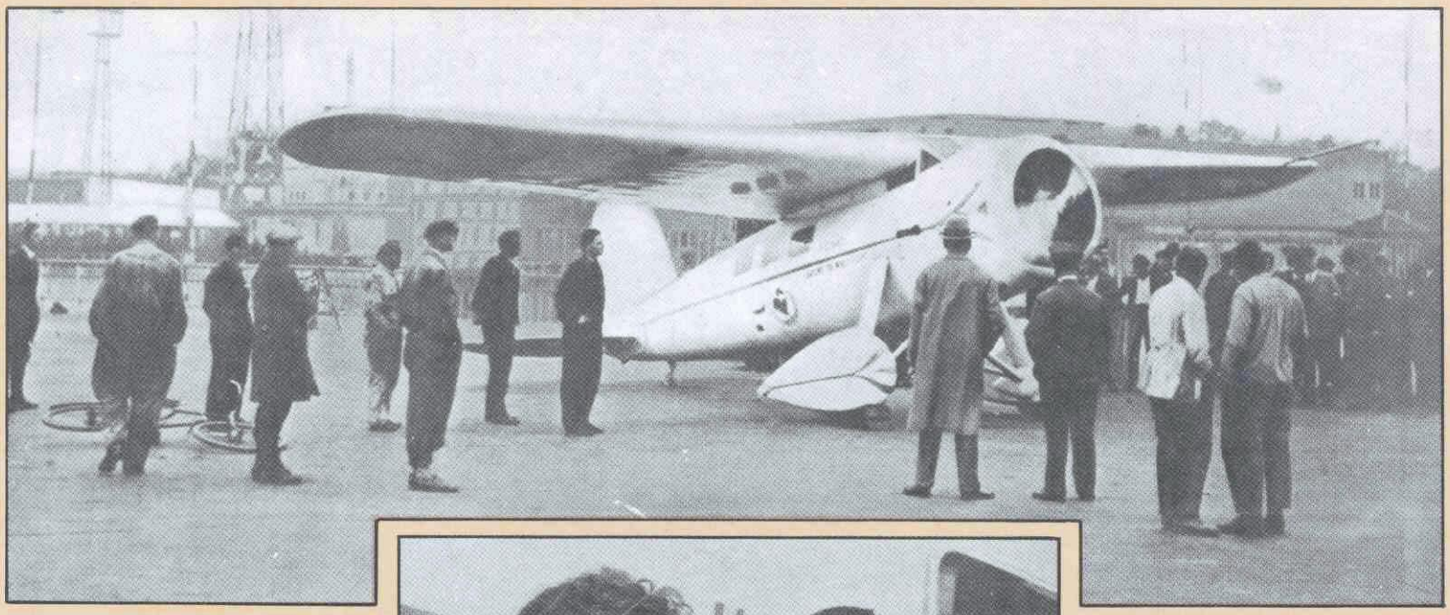
EN CUBA EXISTE ENORME EXPECTACION POR EL VUELO DEL «CUATRO VIENTOS»

La llegada está anunciada para la tarde de hoy

Buen tiempo en la ruta

Notas de la crisis

flores", del personaje que se apeaba a la
puerta de Palacio, hasta aquellas charadas
así:
más de mi traerá la
Pasado mañana, martes,
Antonio de Padua. Antonio,
marqueses de Villa Zenobia,
Bastiocha, Clavijo y Sánchez
San Antonio; señoras de Ubiña. Acaso
de Castro y Sánchez de Ubiña. Abo-
tocín, Llanos y Torrejón está en las
cos, Muguiro y Pierra
pues de Rivas, Núñez de Prado, hombres
Suano (D. Juan José), P. limitado
Scoane, y señoritas, P. los policie-
de, y señoritas, P. a una nota
Velasco.
También los c. obras y frases va
flor Goicoechea, "los críticos, como
Terranova, de Cárdenas ha habido,
Cata Real de Cordero, el deber de
Magaz, Sanchez que no han hecho
ingo, Sanchez, Pérez, siquiera, de un tablero
Petecamps, viste ante un cavilo-
rales, viste uno de los cavilo-
novia el afil y después
dosel, de reina.
novia a más amigos.
Bida es un fenómeno natural,
Cas admirarnos, y no quiero in-
mentario. En mi intención
Cas primeras líneas recomen-
dad de los ciudadanos esas
as que aparecen algunos de los
con un buen garrote colgado
echado sobre los
de afeitar y una cuilla en la
cara sin afeitar y una cuilla en la
comisura de los labios. La joven República
hace bien en irescindir de exteriorizacio-
nes pomposas. Debajo de una chistera pue-
de haber un cráneo que valga menos que
una avellana, pero no es tampoco de ri-
gor, hacer creer al pueblo que se ha la-
mado en consulta a varios políticos de al-
tura y a varios personajes de los sainetes
de Arniches. Estos detalles, de apariencia
tendrían poca importancia si la masa gris
de tales personajes hubiese conseguido acre-



En 1931, los aviadores Willy Post y Harold Gratty habían dado la vuelta al mundo en vuelo, empleando en ello ocho días. Era la segunda vez que se lograba. La primera fue en 1924 y se tardó seis meses en completarla.

vuelve, como un cuento de hadas, ese sorprendente panorama. No corremos, volamos...". No corrió, sino, según eso, voló Mr. Fogg cuando, en vez de diligencias, se subía al ferrocarril, y despreciaba los románticos veleros por los humeantes barcos de vapor; pero cuando en 1931 Willy Post y Harold Gratty repitieron la hazaña de dar la vuelta al mundo, y esta vez volando verdaderamente, les bastaron 8 días; lo que no es nada, naturalmente, visto medio siglo después. Si volviésemos a nuestras representaciones frutales, en vez de la naranja y de la uva tendríamos que escoger una pepita de esta última o algo más pequeño todavía.

Primera característica del mundo moderno: es un mundo que se achica como consecuencia de las posibilidades crecientes de desplazarse en un tiempo cada vez menor. La humanidad que durante siglos había vivido pegada a la tierra se despega de ella y empieza a sentirse dueña del planeta que ya puede abarcar, como esos aviones que en unos segundos anulan distancias que desde la superficie parecían sin fin. El espacio y el tiempo con él empiezan a ser vencidos.

* * * * *

Hay otro proceso simultáneo aún más espectacular y es la posibilidad del mutuo conocimiento a través del telégrafo y del teléfono, que van a envolver el planeta en una tupida malla: "el sistema sanguíneo de la humanidad", se la llamará. Esa red se superpone a la que forman ya las líneas férreas tendidas a través de los continentes, a los que por otra parte los cables transoceánicos enlazan bajo el mar. Y ni siquiera hará falta la materialidad del cable o del hilo telegráfico o telefónico cuando con el nuevo siglo aparezca la comunicación inalámbrica. Hasta este momento el gran medio suministrador de información simultánea a las masas ha sido la prensa. Gracias a ella se ha realizado la que Ortega llama "mundialización de la noticia", con lo que quiere decir que ya el contenido de la vida de cada hombre es todo el planeta; y recuerda de qué manera los sevillanos pudieron seguir hora por hora en sus periódicos lo que estaba pasando a unos hombres junto al polo; es decir —resume con su énfasis característico—, "que sobre el fondo ardiente de la campiña bética pasaban témpanos a la deriva". Pero cuando aparece la radio, será ésta la que se convierta en el gran medio colectivo de información. Se sabe en el acto lo que está pasando en el último rincón del mundo sin necesidad de estar allí. Muy pronto, ese mismo se podrá ver: es el cine. Algo después, se podrá ver y oir mientras se está produciendo: es la televisión, o sea la realización suprema de la ubicuidad: estar simultáneamente en todas partes. Si fuésemos a expresar gráficamente el achicamiento del mundo y el acercamiento de quienes lo habitán como hicimos con la naranja, el grano de uva y su pepita, ¿a qué partícula casi imperceptible no tendríamos que recurrir?

Volvamos a los tiempos de Julio Verne. Aún no hay petróleo ni electricidad; ni aviones, ni televisión, ni satélites artificiales, ni se ha llegado hasta la luna más que con la imaginación del novelista; la mayor parte del camino que luego hemos seguido estaba todavía por recorrer; pero se sabía con toda la certeza asequible a los humanos que ese camino iba a ser recorrido; que no había más que dejar rodar las cosas para que el progreso siguiera adelante y este progreso trajera automáticamente el bienestar general, en conclusión, se tenía el convencimiento de que la humanidad había llegado al principio de su plenitud. Ahora bien; etapas nutridas por esta convicción ha habido muy pocas en la historia: una fue la de Augusto; otra, quizá, la sociedad cristiana del siglo XIII; la última fue desde luego la que acabo de evocar.

Verdad es que salta a la vista la contradicción entre ese mundo que el progreso unifica, esos hombres a los que acerca, y las soberanías nacionales o imperiales que todavía los separan; pero un poderoso aliento cordial, un viento de fraternidad, el gran credo laico de la época, se sobrepone a las fronteras. Así sucede que las guerras son locales y nunca de exterminio, que se elaboran códigos que las humanizan y las barreras aduaneras son poco más que un accidente de color en el paisaje, ¡tiempo feliz, que otro pensador de la época, Guillermo Ferrero, evoca con palabras ardientes! : "gracias a su maravilloso equilibrio, los cien años que van desde Waterloo hasta el Marne son un momento único de la historia, la única época en la que una parte de la humanidad ha podido gozar de orden y de libertad, acompasar la fuerza con la dulzura y la sabiduría". La Exposición universal de París fue en 1900 la cumbre de esa plenitud; el gran momento de un largo período que por muy poderosas razones, como se ve, y no sólo por el pícaro alocamiento del can-can y los dibujos de Toulouse-Lautrec, ha quedado en la historia como "la belle époque".

El mazazo brutal, la súbita y profunda desilusión que hizo añicos el bruñido espejo, en que la humanidad se contemplaba y se encontraba hermosa, fue la primera guerra mundial. Con ella se acabó verdaderamente el siglo XIX, que alguna vez fue llamado "estúpido" y hoy evocamos como un cálido reflejo de humanidad desde la perspectiva de este siglo XX, frío como el centelleo de una navaja: el siglo de las dos guerras mundiales y los grandes genocidios. Ocurre que los más grandes avances técnicos corresponden a este siglo; hasta el gran salto hacia las estrellas, en él se ha dado; pero así como a Macbeth le era imposible borrar la sangre de sus manos, nada ha podido suprimir la huella indeleble de la tremenda matanza de cuatro años, reproducida, multiplicada y acrecentada después, ni la revelación, grabada ya a fuego en el subconsciente de la humanidad, de que el hombre, así como puede elevarse hasta lo más alto, es la única fuerza capaz de precipitarse hasta el fondo de su propia destrucción.

Asistiremos, no obstante, después de la tragedia, al intento de resucitar el pasado sin más retoques que los imprescindibles. "No hay duda –escribe en 1918 el general Smuts– de que el hombre está avanzando de nuevo... La gran caravana de la humanidad está otra vez en marcha". Sólo habrá cambiado el nombre del guardián: si antes había "pax británica", ahora será "pax americana"; si antes asistía al guardián, como dócil coro, el concierto de las potencias ahora tendremos una Sociedad de Naciones para conseguir, según declara, que la guerra pasada sea verdaderamente la última de las guerras, pero además –esto no se dice– para que la paz de los vencedores sea inconmovible.

Al amparo de esas falsas seguridades, se desarrollará la frenética imitación de la "belle époque" que fueron "los felices veinte", o –con mayor exactitud– los locos años veinte; porque loco es el que baila junto al abismo sin querer darse cuenta de él.

Años veinte se llamaban y veinte años escasos duraron. No dieron para más. La paz anterior se fundaba en el consenso del mundo occidental, prácticamente sin réplica; la precaria paz de los años 20 se apoya en el más reducido consenso de los vencedores, contra el que se concitarán las siguientes reacciones:

En primer lugar, la del que hoy llamanos "tercer mundo". Compare la sensación de plenitud histórica del siglo XIX con la del tiempo de Augusto; pero en éste, bajo los mármoles resplandecientes estaban las sombrías ergástulas de los esclavos; este dolor era el precio de aquella gloria. ¿No llenaban una función análoga respecto a Occidente las ergástulas del mundo colonial, abastecedor de primeras materias y de mano de obra barata, para el mayor confort de la raza blanca? Pues ese mundo, ahora, se rebela. La victoria del Japón sobre Rusia, en 1903, fue una llamada de atención; en 1933, Spengler cierra su libro "Años decisivos" con un capítulo sobre "la revolución mundial de color".

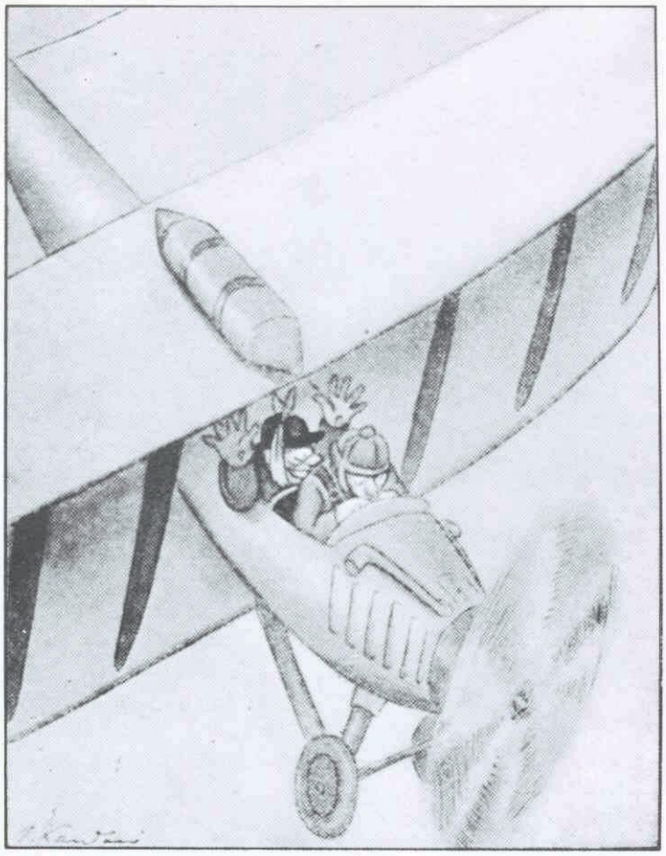
Puede llegar a aliarse, advierte, con la otra gran amenaza que es la revolución mundial blanca, es decir, la proletaria, que al salir de la primera guerra mundial ha encarnado en un imperialismo puesto –o así parece– a su servicio: la Unión Soviética. Mientras el socialismo se integra en el mundo occidental como un acento o una corrección, nunca como una sustitución, el comunismo se fortalece a lo largo del período de entreguerras, como la mayor amenaza al flanco de Occidente.

Pero la amenaza inmediata brota dentro del Occidente mismo y la representan los fascismos, que nacen y se desenvuelven en parte como una reacción contra las injustas condiciones de paz, en parte para detener al comunismo más eficazmente que las democracias, en parte por el convencimiento de que éstas no han sido capaces de impedir su propio hundimiento económico; y me estoy refiriendo al nuevo mazazo, la segunda catástrofe que, después de la guerra del 14, va a descargar sobre Occidente; la crisis del 29; la gran depresión.

Estamos ya, prácticamente, dentro del mundo de 1933, aunque, naturalmente –de ahí la disgresión anterior–, sólo pueda ser comprendido conociendo cuanto le antecedió e incluso lo que le siguió. Si recordamos lo que ha sido la crisis del petróleo en los años 70 después de la bonanza de los 60, podremos hacernos una idea –leve– del caos que se desencadenó el 24 de octubre de 1929 en la bolsa de Nueva York y se corrió a todo el mundo como un reguero de pólvora o como una fila de fichas de dominó cuando se empuja la primera.

La incapacidad de la libertad para resolver los problemas de las

En los años treinta, en plena crisis económica, los días de la paz mundial estaban contados. En la foto una concentración de aviones italianos para las grandes maniobras aéreas de agosto de 1931.



A TRES MIL METROS

—¡Parece mentira, hombre! Véame a mí, tan tranquilo, y es la primera vez que vuelo...
—Es que yo vuelo con un debutante y lo sé. ¡Pero usted viaja con otro debutante y no lo sabe!

En aquellos días el hecho de volar era aún una novedad. Los humoristas gráficos de la época lo reflejaban en sus chistes.

naciones y la panacea de la autoridad omímoda fueron dogmas que se propagaron con fuerza incontenible.

Se trataba, por supuesto, de la falsa solución, puesto que allí donde lo que estaban sobrando eran las rivalidades nacionales, lo que se pretendía era precisamente potenciarlas; exactamente lo contrario de lo que hacía falta; pero ésta era la fórmula simple al alcance de todos. Desde 1922 había fascismo en Italia, pero el 30 de enero de 1933 Hitler es nombrado canciller del Reich e investido el 24 de marzo de todos los poderes; con fórmulas más templadas, pero que en definitiva están dentro de la misma onda, el canciller Dollfuss modifica la Constitución austríaca y el Estado corporativo es también implantado en el Portugal de Salazar. Bajo el mando férreo de Stalin, Rusia inicia su segundo plan quinquenal. ¿Y a qué otra meta sino la estatificadora se dirige Roosevelt, elegido presidente de los Estados Unidos el 4 de marzo, cada uno de cuyos pasos aplastará un dogma del inhibicionismo liberal anterior? La exaltación del Estado se encuentra en todas las cabezas y a ella se vuelven las masas que en otro tiempo pedían libertad. Ortega, a quien hay que volver como al pensador por excelencia de esos años, sugiere que, así como la debilidad de los republicanos fue la verdadera fuerza de César, la fuerza de las camisas fascistas estaba en lo que llama el descamisamiento político, es decir, en el escepticismo de los liberales; pero algo más que la flaqueza del contrario había en la nueva fe.

* * * * *

Lo grave es que ese clamor por la autoridad lleva envuelta la guerra. En 1933 los ejércitos mundiales suman 7 millones de hombres, las flotas totalizan 3 millones de toneladas y las fuerzas aéreas 14.000 aparatos; sólo cinco años después serán 50.000. Pero es más importante la diferencia cualitativa, entre los presuntos beligerantes. El historiador británico Edward Hallett Carr observa que, igual que en la política y en la economía, también en el campo militar los vencedores de 1918 siguen anclados en el pasado. Piensan con las armas y la estragegia del siglo XIX. En la conferencia del desarme, por ejemplo, es patente la obsesión de Gran Bretaña contra las innovaciones del siglo XX. "Tanto le repugna reconocer las potencialidades del arma aérea —escribe Carr— que en cierto momento quedó relegada al séptimo puesto mundial como potencia aérea". Al parecer, eso no importaba a los ingleses mientras conservasen la supremacía en el mar. Pero Francia es todavía más retrógrada. Las dos memorias francesas sobre la seguridad presentadas a la Conferencia de la Paz en 1919, al tratar de los transportes militares sólo tienen en cuenta el ferrocarril; ni mención hacen del poder aéreo. A lo más que Francia llegó fue a escavar la línea Maginot, convencida de que la guerra de trincheras del 14 seguirá siendo la guerra futura. Naturalmente, la segunda guerra mundial fue completamente diferente, pero tanta miopía en los vencedores de la primera sólo sirvió para envalentonar a quienes ya no veían más solución que la violenta para romper el muro del "statu quo" y también en ese campo, como en el político, tenían la iniciativa y la novedad.

En 1925 Ortega escribe su ensayo sobre la interpretación bélica de la historia. Es la propia del siglo XX, dice, así como la interpretación económica fue la del XIX. En 1933 Oswald Spengler publica, como, anticipé, "Años decisivos". Era el autor de la famosa "Decadencia de Occidente", cuyo primer tomo apareció en 1918. Pero en "Años decisivos" no se habla ya de decadencia. Toda la obra es un clarinazo al renacer del espíritu guerrero, prusiano, y ello en todas partes, no sólo en Alemania. "Aquel cuya espada logre la victoria será señor del mundo. Ahí están los dados del tremendo juego. ¿Quién se atreve a echarlos?" Son las palabras finales del libro.

* * * * *

Los dados fueron echados como sabemos, y con el resultado que conocemos también. Tampoco ignoramos lo que ha seguido: la doble explosión de la técnica y de la ciencia, que ha dejado en nada los progresos anteriores (¿queda en pie algún principio científico de los de hace un siglo?) y abre la puerta de un porvenir, que ya tocamos, en que el mismo dominio de la naturaleza es superado y en realidad se trata de crear un mundo nuevo —el mundo de las máquinas inteligentes— al servicio del hombre. Estamos en lo que hace unos pocos decenios era simple ciencia-ficción, pero también estamos más lejos que nunca del sentimiento de plenitud histórica perdido.

¿Podemos esperar que el desarrollo técnico devuelva a los hombres el perdido sentido de su unidad? La salida al espacio exterior, que nos ha permitido contemplar la tierra desde fuera como nuestro entrañable planeta azul flotando en la negrura del universo, ¿no puede ser el paso decisivo hacia la vieja utopía del gobierno mundial? Cuando se firman convenios para impedir que una potencia cualquiera ocupe en nombre propio los astros, porque éstos pertenecen a la humanidad, ¿cuánto tiempo se tardará en proyectar esa mentalidad hacia las anacrónicas compartimentaciones de nuestro mundo? Más cerca estamos ya de una conciencia planetaria que en toda la historia. Si la explicación de nuestras desgracias es que la línea del desarrollo técnico y la del desarrollo político han ido independientes y por rumbos divergentes, y por esto el mundo no tiene la política de su técnica y, mientras ésta lo quiere unido, el mundo se mantiene dividido, ¿no puede resultar que el colosal fortalecimiento de la primera acabe predominando sobre la segunda, preparando el campo a la vuelta del espíritu como la unidad de Roma se lo preparó a la fe que dio nueva vida al mundo

antiguo? Pero dejemos estas preguntas sin contestar y volvamos a 1933.

* * * * *

Fue, como anticipé, el año crucial: el final de la gran ilusión de los años veinte y el principio de otros tiempos, cuando las sombras del inminente conflicto bélico se adensan, pero los últimos rayos de la fe anterior bañan aún cálidamente proezas como la que conmemoramos hoy.

Volvamos atrás: a la romántica pretensión de aproximar a los hombres achicando su mundo. El héroe de Julio Verne quiso conseguirlo dándole la vuelta en menos tiempo, pero héroes más reales que él lo pretendieron durante la década de los 20 surcando los aires en todas direcciones. Es la época de los grandes vuelos, con los que la humanidad toma posesión del espacio aéreo, en la que nuestra aviación tuvo un puesto de honor, y específicamente, la de los grandes vuelos sobre el Atlántico. No hacen más que continuar la tradición de los que en el siglo XV, detenido al borde del que aún llamaban "mar tenebroso", se preguntaban qué habría al otro

Ante la amenaza de una próxima conflagración se discutía las posibilidades del arma aérea. Viejos modelos de aviones evolucionan por los cielos del mundo, mientras se prepara el asombroso salto tecnológico hacia el futuro.

Secuencia de la tragedia del "Cuatro Vientos" a través de los titulares publicados por la prensa entre los días 12 de junio al 3 de julio.

"La primera tierra americana que divisamos fué la Isla Dominicana"

Barberán y Collar declaran que podían haber llegado hasta la Habana pero hallaron mal tiempo

La cervecería "La Tropical" envió ayer cinco mil pesos a los aviadores españoles

HABANA, Lunes 12 de Junio de 1933 — Núm. 10856

En 39 Horas y 59 Minutos Salvaron las 4,904 Millas que n... Separan de Sevilla, los Pi...

ESPERAN SALIR ESTA TARDE LA ... UNA CON RUMBO A ESTA...

Constituye un Record el Vuelo de Barberán y Collar.-R. Franco

PUEDE MARCAR UNA ORIENTACION FAVORABLE AL TRAFICO COMERCIAL

50.000 personas aclamaron al "Cuatro Vientos" al bajar en el Campo de Aviación de Columbia.—Su vuelo sobre la ciudad despertó la admiración de todos

Barberán y Collar recibieron las llaves y medallas de la ciudad. Altas personalidades les dieron la Bienvenida.—No se registró ningún accidente

SE IGNORA A las 8 de la Noche el Paradero de los AVIADORES

HABANA, MARTES 20 DE JUNIO DE 1933

Las Dos Instrucciones de Aterizar en Tejería

...s en Tejería, ...reparado ...ligro

BARBERAN Y COLLAR LLEVAR... PROVISIONES PARA OCHO DI...

POSIBLE HAYAN C...

HABANA, MARTES, 20 DE JUNIO DE 1933—SANTOS SILVERIO, PAPA, Y MARIO

A LAS 5.55 DE LA MAÑANA SALIO PARA MEXICO EL "CUATRO VIENTOS"

No H... Don... Nu...

INICIADA LA BUSQUEDA EN AGUAS DEL GOLFO DE CA...

Herido el coronel de la escuadrilla mex... cuando buscaba a los aviadores desapar...

HABANA, VIERNES, 23 DE JUNIO DE 1933

No hay noticias ciertas de la suerte de los aviadores Barberán y Collar

HABANA, MIERCOLES, 21 DE JUNIO DE 1933

JEFE DE LA AERONAUTICA MEXICANA DICE AL CAP. TORRES MENIER QU...

PERA LOCALIZAR HOY AL "CUATRO VIENTOS"

DURANTE LA NOCHE Y LA MADRUGADA CIRCULARON VARIAS VERSIONES QUE NO FUERON CONFIRMADAS.-CENTENARES DE AVIONES BUSCARAN HOY A LOS PILOTOS

Resumen: No se sabe nada

NO HAY NOTICIA OFICIAL SOBRE LOS AVIADORES ESPAÑOLES

JUNIO 22 DE 1933

EL PERIODICO EL NACIONAL DE MEXICO PU... SABADO, QUE HA SIDO VISTO UN AVION D...

HABANA, SABADO, 24 DE JUNIO DE 1933

El Embajador de España México asegura ni el avión ni los han sido hallados

FRUCTUOSAS TODAS ...URSIONES HECHAS A ...NCHE, DONDE SE DIJO ...HABIAN DESCENDID...

LOCALIZADO EL CUATRO VIENTOS

VIERON CAER al "Cuatro Vientos" numerosas personas por la región del ...rio "Tonto" durante la tempestad

DOMINGO, JUNIO, 25 DE 1933

DEL ULTIMO MINUTO

REGRESA UN AVION MEXICANO QUE ENTONCES ... "CUATRO VIENTOS"

EL CAPITAN MARTULL TIENE ESPERANZAS DE QUE APAREZCAN

El Capitán Torres Menier fué porque permitía sobre el vuelo a la Rey Mexicana

CONFIRMADO ANOCHE OFICIALMENTE QUE EL "CUATRO VIENTOS" SE DESTROZO, ...NDO SUS TRIPULANTES ...BARBERAN Y COLLAR

MUERTOS BARBERA... Y CO...

...falsa también la noticia oficial del destrozo del "Cuatro Vientos"

HABANA, MIERCOLES, 28 DE JUNIO DE 1933

Fueron ... tom...

SE PIERDEN LAS ESPERANZAS

Ya se Confía muy Poco. Se Ordena a los Aeroplanos Recesar en la Búsqueda

JUEVES, JUNIO, 29 DE 1933

REGRESAN A... sus bases los aviones militares de México en una tregua a la afanosa búsqueda del Cuatro Vientos

Es un indio puro el responsable de la falsa noticia

El mentiroso de Balcázar ha sido indultado

Suscripción en favor de las familias de los aviadores desaparecidos

La prensa comenzaba a ilustrar a la gente sobre el peculiar léxico aeronáutico a través del anecdotario diario.

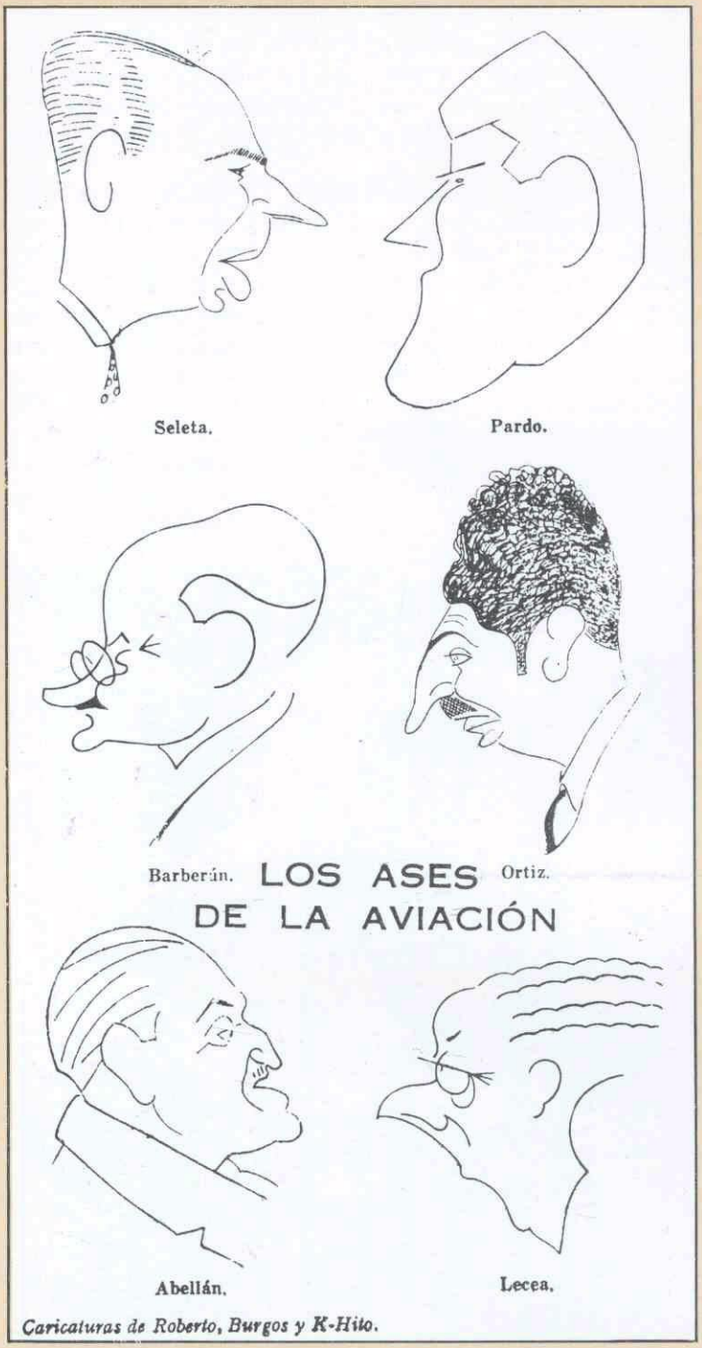
lado, y lo poblaban de islas imaginadas, quimeras, cíclopes y sirenas, terribles peligros y abismos insondables, hasta que uno de ellos se lanzó a descubrirlo. Cuando el científico Rey Pastor escribe sobre la función de la técnica en el descubrimiento de América está señalando el alto cometido de la técnica, no sólo como forjadora de bienestar, sino, de acuerdo con su recto sentido etimológico, como desveladora de una realidad antes desconocida, y por esto creadora, enriquecedora de nuestro ser. Después que los hombres averigüen lo que hay al otro lado, se trata de acercar las dos orillas lejanas. Cuando el barco de vapor "Savannah" emplea sólo veintiséis días en lo que exigió a Colón tres veces más tiempo, América ha quedado a menos de la mitad de distancia de Europa; y seguirá aproximándose hasta que casi se confundan sus costas con las nuestras, el Nuevo Mundo con el Viejo, según prospera la dura competencia marítima por conquistar la cinta azul simbólica reservada al barco más rápido. Una carrera que, naturalmente, se cobra sus víctimas en catástrofes como la del "Titanic", el 14 de abril de 1912. Pero en los años 30 el "Rex" italiano, el "Normandie" francés, el "Bremen" alemán y el "Queen Mary" británico, hacen la travesía en menos de 5 días. El riesgo se ha trasladado al aire, donde un puñado de hombres audaces van poniendo las primicias de los vuelos regulares transoceánicos que hemos hecho luego tantas veces millones de pasajeros, sin reparar en que lo cotidiano empezó siendo sencillamente lo maravilloso.

No es cosa de que relate aquí la historia de aquél redivivo torneo caballeresco en que el "más difícil todavía" va levantando obstáculos que son uno tras otro vencidos: lo inicia el teniente Read, norteamericano, inmediatamente después de la primera guerra mundial, culmina en el vuelo famoso de Lindbergh y prácticamente lo cierran los 7.000 kilómetros de Barberán y Collar sobre el océano. Hace años, sintetizaba de esta manera la proeza el entonces capitán López Mayo en la "Revista de Aeronáutica": "40 horas de vuelo; velocidad media de 190 kilómetros por hora; navegación exacta y perfecta, sin empleo de radio ni gonio; regularidad en el vuelo y magnífico funcionamiento del motor. He aquí compendiada la enorme trascendencia de este histórico vuelo. Con él, Barberán y Collar demostraron que ya no había rutas prohibidas para la navegación aérea".

En su "Historia de la Aeronáutica Española", José Gomá Orduña, que la firmaba como coronel de aviación, destaca las cualidades excepcionales de Barberán: "no es un hombre masa", escribe. Tampoco lo fue Collar. Y viene bien a propósito de ello una última cita de Ortega. Contrapone al hombre masa y al hombre noble; pero bien entendido que no se refiere a la nobleza heredada. "El sentido propio del vocablo nobleza —explica— es esencialmente dinámico. Noble es el que sobresale entre la masa anónima por su esfuerzo; es el que se obliga a sí mismo, el que se exige; para mí —termina— nobleza es sinónimo de vida esforzada, puesta siempre a superarse a sí misma, a trascender de lo que ya es hacia lo que se propone como deber y exigencia". No creo que pudiera encontrar palabras más justas para aplicarlas a los dos aviadores españoles.

No merecieron su dramática muerte, se ha dicho; ¿o quizá sí? Quizá haga falta que en ocasiones la gloria descubra su otra cara: la del sacrificado esfuerzo que está siempre detrás de las conquistas de la técnica y lleva constantemente al hombre más lejos, más arriba y más deprisa, como pretendían aquellos hombres que hace medio siglo afrontaban el reto del Atlántico. En un recientísimo comentario televisivo del vuelo de Barberán y Collar, el hoy teniente general Vives, entonces capitán y que como tal los recibió en La Habana, puso el más emocionado colofón a la conmemoración, acaso sin pretender más que contar una anécdota, al referirse a su experiencia actual como presidente de un aeroclub al que

Charles Lindbergh atravesó por primera vez el Atlántico en 1927 volando de Este a Oeste. Barberán y Collar con un vuelo de 7.000 kilómetros sobre el océano, demostraron que ya no había rutas prohibidas para la navegación aérea.



El semanario "Gutiérrez" que fundó y dirigía el genial humorista y periodista español K-Hito dedicó en 1927 un número a la aviación. En este número se publicaban las caricaturas de "Los ases de la Aviación"; entre ellos figuraba la de Barberán.

cada domingo van los muchachos aficionados, con sus estructuras metálicas plegables como de bolsillo, y sus motores casi de juguete, para echarlos a volar, igual que a principios de siglo hacían los que abrieron los caminos del aire: "aquellos chalados en sus locos cacharros". Por aquellos "chalados" de entonces y por éstos de hoy el hombre ha sido capaz de cumplir el duro mandato bíblico de someter la tierra y ha hecho suya la ambiciosa divisa: "sic itur ad astra".

* * * * *

Salió el "Cuatro Vientos" de madrugada. En ese mismo día y en el siguiente el lector de los periódicos de la mañana ojeó seguramente las noticias políticas que he aludido ya. En España es evidente que ha fracasado la experiencia de convivencia de la segunda República y su Gobierno se debate entre la insatisfacción de la izquierda y la irritación de la derecha. En el mes de marzo, éstas han constituido su gran instrumento de oposición, la CEDA; en abril han alcanzado un notorio triunfo en las elecciones municipales; en mayo han sido las izquierdas extremas las que han declarado la huelga general revolucionaria; e inmediatamente, son de nuevo las derechas las que se sienten heridas por la aprobación de la Ley de confesiones y congregaciones religiosas, que provoca una encíclica pontificia de solidaridad, la "Dilectisima nobis" a primeros de junio. La crisis del Gobierno, que se declaró inmediatamente antes del vuelo se resolvió, como anticipé, con un nuevo Gobierno Azaña, que duró poco tiempo. Tanto en España como en el resto del mundo se van dibujando los dos bloques irreconciliables que aquí chocarán fratricidamente tres años después y de fronteras afuera en septiembre de 1939. Pero nuestro hipotético lector tiene bastante de política y busca en el periódico otras noticias menos preocupantes; pasó probablemente la vista por las noticias deportivas (la vuelta ciclista a Cataluña; en el circo de Price, un nuevo deporte americano que era en realidad un viejo deporte olímpico, el "pancracio"); y acaso se detuvo (el 10 era sábado; el 11, domingo) en las páginas teatrales y cinematográficas. Cantan Fleta, Marcos Redondo e Hipólito Lázaro, "cada vez más joven, más lleno de energías, más cantante y más artista", dice "ABC" y se pregunta "de qué filtro, de qué poder misterioso se valdrá"; se repone "Katiuska" y Marquina estrena con éxito "Teresa de Jesús"; se mantienen Muñoz Seca y los Quinteros, que asisten a la representación de su última obra "honrando y haciéndose partícipes de los entusiasmos del público"; en el que se llama género frívolo, Celia Gámez sigue con "Las Leandras"; se ha afianzado el cine sonoro para que Laurel y Hardy hagan las delicias de los espectadores con su castellano deliberadamente chapurreado; las carteleras traen las imágenes de Marlene Dietrich, Carole Lombard, Clark Gable y Anny Ondra, muy popular entonces; en el cine Actualidades se anuncia el próximo estreno del noticiario con la salida de Barberán y Collar, y, como en dramática premonición, se anuncia también el de una película de aviación, "El ala rota", protagonizada por Melvyn Douglas y Lupe Velez. Se invita a la prueba privada de un nuevo invento español, el fotoliptófono, para reproducir y probar el sonido, y los programas de radio se presentan con el título genérico de "telefonía sin hilos".

Alternan en los anuncios los dentífricos supereficaces y económicos con el jarabe que combate la anemia, la inapetencia, la clorosis, el raquitismo, la debilidad general y la neurastenia; los tónicos digestivos con las mejores colgaduras del Sagrado Corazón y una ortografía de bolsillo, al módico precio de 50 céntimos, que es presentada en verso. El fútbol es ya la fiesta nacional y el estilo llamado "moderno" de los años 20 resulta tan anacrónico como el talle largo en los vestidos de las mujeres y el pelo "a lo garçon"; las faldas se han alargado, y nada se diga en los trajes de noche, que "ABC" presenta en una crónica de París titulada "Noche de verano", que quien la firma considera título "lleno de poesía y exhalando romanticismo". Se pueden encontrar pensiones a todo confort desde 12 pesetas con 50 céntimos. Abundan los anuncios de automóviles (el "Chevrolet" 5 plazas, 15.600 pesetas) y de las grandes líneas transatlánticas. Según el parte del servicio meteorólogico nacional, el día 10 hubo tormentas sobre España por la región centro, Levante y Cataluña. La temperatura máxima en Sevilla fue de 28 grados y en Madrid de 26. Algunos cines anuncian sus salas refrigeradas o sus terrazas al aire libre en las sesiones de noche.

Mientras esto pasaba en España, el "Cuatro Vientos" volaba sobre el océano. Le esperaba la gloria de la llegada y, un paso más allá, la muerte. En gloria y muerte han acabado muchas vidas de aviadores. El coronel Betes, en el estudio del vuelo que ha hecho para la recién nacida revista "Aeroplano", recoge el juicio de un aviador cubano sobre los dos españoles. El de Barberán: "un hombre de gran sapiencia, comparable tan sólo con su extraordinaria modestia. La aviación era la gran pasión de su vida". El de Collar: "era de carácter jovial, siempre risueño. Muy sencillo y valiente".

El último ANSALDO

MARINO GOMEZ SANTOS

José Ansaldo, ha muerto recientemente en Madrid a muy avanzada edad. Era el último superviviente de seis hermanos pilotos, iniciados en la aeronáutica de la segunda hora, cuando la navegación aérea había dejado de ser una utopía, sin dejar de considerarse un deporte arriesgado para jóvenes imaginativos.

Conocí a José Ansaldo, que era entonces un hombre de sesenta años, cuando debía desempeñar la Jefatura de Tráfico en IBERIA y en su hoja de servicios tenía 21.000 horas de vuelo y algo más de siete millones de kilómetros de ruta.

Tanto en la aviación civil como militar gozaba de gran popularidad, no sólo por el hecho de pertecener a la generación gloriosa de los aviadores de los grandes vuelos, sino por su excelente ejecutoria como piloto, que había "soltado" a muchos de los que entonces eran ya figuras destacadas de la aeronáutica. Y, también, por su personalidad proclive a los inventos en los que la fantasía andaba siempre por medio.

La sordera progresiva limitó sensiblemente sus facultades como piloto en los años de la madurez, aunque José Ansaldo la combatía con deportividad, sin desfallecer nunca en cuanto a la práctica de nuevos proyectos aeronáuticos.

Las conversaciones que con él mantuve en el mes de febrero de 1961 constituyen un testimonio biográfico que tiene el valor de ser directo.

—Nací en Madrid— —nos dijo— en 1899, por lo cual pertenezco al siglo pasado. Mi familia son los vizcondes de San Enrique, título de Castilla. Mi padre, abogado, fue diputado por Vergara (Guipúzcoa) y poeta por vocación.

Su niñez fue tranquila, como correspondía a los niños de su clase social en aquellos primeros años del siglo.

—Los veraneos eran entonces muy largos. Ahora se veranea veinte días o un mes, y entonces no menos de tres meses, que era la temporada oficial. Ahora veranea todo el mundo mientras que antes sólo podían hacerlo los privilegiados.

Los Vizcondes de San Enrique y sus hijos veraneaban en Deva.

—¿Cuál es su primer recuerdo aeronáutico?

Ansaldo sincroniza sus aparatos audífonos, que lleva alojados en los bolsos del sueter.

—Tiene usted mala suerte, porque esta mañana he volado, y los días que vuelo estos aparatos no me responden bien. Lo tengo comprobado.

Repito la pregunta.

—La primera vez que me di cuenta de que existía la posibilidad de navegar por el aire fue en el año 1906. Tenía yo siete años.

En Deva tenían los hermanos Ansaldo un preceptor, sacerdote de gran carácter.

—De otro modo no hubiese resultado posible aguantarnos.

Ansaldo habla siempre con regocijo. Su ya larga vida, llena de episodios pintorescos, la ha llevado, por lo que puedo deducir, con el entusiasmo de quien se dedica a un quehacer de vocación. La vida así, lejos de apesadumbrar con el paso de los años, se recuerda con deleite.

—Un día, el preceptor nos llevó de paseo a dos o tres hermanos y a mí...

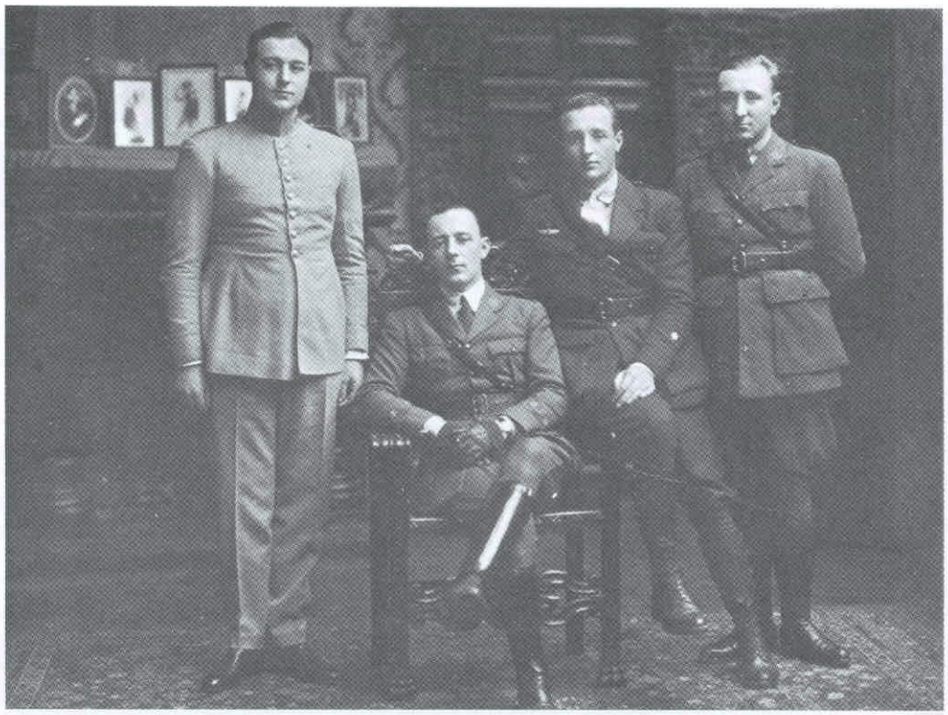
En aquel paseo encontró Ansaldo la senda orientadora que le llevaría a descubrir su vocación.

—Nos encontramos con unos señores que estaban inflando un globo de papel con una esponja empapada en alcohol. Hasta entonces no había pensado yo que nada, excepto los pájaros, pudieran mantenerse en el aire. Vi que el globo, una vez hinchado, ascendía perfectamente. Aquello me emocionó de tal manera, que no se me olvidaría nunca. Me impresionó el hecho de comprobar que un cuerpo podía navegar en el aire.

A partir de aquella tarde José Ansaldo se dedicó a construir globos con papel y esponjas empapadas en alcohol.

—Los "echaba" y subían. Como es natural, me dediqué a construir globos más ligeros que el aire. Mis cinco hermanos me ayudaban. O me ponían "pegas"... No tenían la afición que yo.

José Ansaldo a los siete años, cuando ya había descubierto la posibilidad de volar.



Cuatro de los seis hermanos Ansaldo, todos ellos pilotos. De izquierda a derecha: Ignacio, Francisco, José y Juan Antonio.

—¿Pero no fue usted quien inculcó a sus hermanos la afición aeronáutica?

—Pues sí, efectivamente, yo inicié la afición de mis hermanos. Juan Antonio, que era el que me seguía y sobre el que yo tenía mayor influencia, se aficionó pronto hasta el punto de que se hizo piloto del Ejército del Aire. Fue el que ganó la Laureada en Africa. Luego nos siguieron los demás hermanos: Ignacio, Enrique —que se compró una avioneta en Londres y se hizo piloto—, Paco y Joaquín, que también se hizo piloto civil en una avioneta del Aero-Club de Madrid. Los seis hemos sido pilotos durante muchos años.

Ansaldo, en aquellos primeros años, seguía haciendo globos de papel "a todo meter", como el gusta decir. El dinero que tenía, que era muy poco, lo gastaba íntegramente en pliegos de papel de seda.

—Resultaba difícil comprender como se hacía un globo, porque nadie lo sabía tampoco. La dificultad radicaba en unir bien los gajos. En las tiendas vendían globos; pero muy mal hechos. Total, que me dedicaba exclusivamente a los que se podían construir con papel, a los más ligeros que el aire.

De vez en cuando, Ansaldo consultaba su cronómetro, porque a las ocho de la noche ha de tomar en Barajas un avión.

—Cuando ya tenía yo... unos nueve años empezaron a aparecer los globos más pesados que el aire, cuando Santos Dumond.

Se procuraba, como podía, revistas en las que se publicaban fotografías de los aparatos en que volaban Santos Dumond y Vedrines. Le maravillaban las aventuras de aquellos auténticos héroes que habían cruzado el Canal de la Mancha, como Santos Dumond y que habían sido capaces de realizar el "raylle" París-Madrid, como Vedrines.

Por aquel tiempo, Ansaldo era alumno del Colegio de los Jesuitas de Chamartín, donde estudiaba segundo de bachillerato.

—El acontecimiento del "raylle" de Vedrines fue para mí la segunda llamada de la aviación, porque representaba todo un éxito de los aparatos más pesados que el aire, que luego se demostraría que son los que dan resultado. A la vista está.

—¿Y cómo se enteraba usted de estas cosas, en aquellos primeros años de colegial?

—Me explicaré. En el comedor no se hablaba más que los domingos; pero los días ordinarios nos leían las etapas del "raylle" París-Madrid. No se sabía el por qué aquellos aparatos se mantenían en el aire. Aún se ignoraba que era por la acción del viento sobre los planos.

Recuerda que eran los tiempos de Bleriot, aunque no fue este el primer hombre que voló en los aparatos más pesados que el aire, ni tampoco Santos Dumond.

—Mire usted, los verdaderos precursores fueron los hermanos Whrigt, en América, que volaron en círculo cerrado. Se ha dicho también que si el primero fue Farman; pero la realidad es que los pioneros han sido los hermanos Whrigt, que lograron recorrer dos o tres kilómetros.

Los periódicos empezaban a ocuparse de comentar aquellas primeras hazañas de la aviación en artículos ilustrados con fotografías de los aparatos.

—Como yo tenía gran afición no me costó mucho trabajo, viendo las fotos, comprender todo aquel tinglado: lo que es el timón de profundidad, el timón de dirección, los alerones... Comprendí, asimismo, para lo que servía cada uno: el timón de dirección para virar... etc.

Ansaldo seguía construyendo aviones de papel, con sus timones correspondientes, que asombraban a sus condiscípulos.

—Convertí el libro de francés, de 400 páginas, en planeadores y hélices, con escándalo de mi profesor el padre Lombier. Del libro sólo quedaron las pastas. A los aviones les aplicaba las hélices con un eje de alambre; luego buscaba una corriente de aire para hacerlas girar.

Todos los estudiantes tenían sobre el pupitre una cuartilla con el horario de las asignaturas. Ansaldo estableció su horario personal, saltándose las asignaturas del colegio: a las tres, estudio del avión "Farman"; a las cuatro, viaje de Bleriot; a las cinco, estudio de los virajes...

—Esto para el profesor distaba mucho de resultar tan interesante como para mí, naturalmente. Se indignó conmigo, diciendo que tenía que colocar sobre el pupitre el programa como todos los demás. Me costó sucesivos castigos aquella iniciativa; pero continué con mi afición a los temas aeronáuticos.

Hacía modificaciones en los modelos que estudiaba. Prácticamente empleaba casi todo su tiempo en aquellas investigaciones primeras, a pesar de lo cual no fue sorprendido en el curso, aunque obtuvo calificaciones bajas.

—Mis padres, que eran muy condescendientes, al ver que no había tenido ningún suspenso, me premiaron con una cantidad en dinero. Creo que fueron treinta pesetas. No era mucho, pero en aquel tiempo, algo suponía.

Aquel año la familia Ansaldo veraneó en Pamplona, donde José acometió la tarea de construir un avión que ya no era de papel. Tenía 13 años. Se trataba de un monoplano de ala alta, con las siguientes características: envergadura, seis metros: profundidad de ala, seis metros; superficie sustentora, seis metros cuadros. El aparato carecía de alerones, contando sólo con timón de profundidad y timón de dirección. El peso total, veinte kilos; la carga por metro cuadrado —con piloto de 13 años— era de 10 kilos.

—No conservo ninguna fotografía de aquel aparato, pero le prometo hacerle un dibujo. Soy muy descuidado y he perdido las fotos que tenía que por cierto las realizaba yo mismo. Por eso no salí nunca en la cabina.

El tren de aterrizaje lo resolvió con las ruedas de un velocípedo que compró en el Rastro, a las que puso un eje de hierro con unos topes, para que no se salieran.

—¿Creía usted que con aquel aparato hubiera conseguido volar?

—Para eso lo construí, para volar. Creo, además, que hubiera planeado y que hubiera funcionado el timón de dirección y profundidad. No tenía alerones.

Los amigos no le toman en serio. Pensaban que sus proyectos eran cosas de imaginación nada prácticos.

—Cuando me decidí a utilizar el avión, entonces sí me tomaron en serio, porque pensaron que iba a haber "hule", es decir, que me daría la "torta".

Le ayudaron a transportar el avión hasta el monte de San Cristóbal, cerca de Pamplona, hasta donde lo llevaron desarmado.

—A las cinco de la mañana salimos de mi casa de Pamplona. Nos dirigimos a la casa que tenía mi hermano en Ansoaín, donde habíamos guardado el avión durante la noche. Lo primero que hacía falta era armarlo con la colaboración de mis amigos, que no habían creído en el avión hasta que lo vieron terminado. Lo empujamos a lo largo de cinco kilómetros por la carretera, con el ala desmontada y colocada a lo largo. Por fin lo metimos en el patio de la finca de mi hermano y una vez armado colocamos el ala con tensores de alambre. El fuselaje consistía simplemente en un larguero bastante grueso, debajo del cual estaba el tren de aterrizaje, que era al mismo tiempo mi alojamiento. El asiento se hallaba encima del eje y la palanca de profundidad y el palonier que mandaba el timón de dirección.

Los amigos le dijeron que lo primero que tenía que hacer era aprender a manejar los mandos del aparato. Respondió que ya sabía, que si el avión iba hacia tierra bastaba con tirar del timón de profundidad y el aparato "encabrita", mientras que si sucedía al revés, bastaba con "picar".

Su cabeza estaba llena de teoría, pero la práctica iba a resultar muy diferente. En realidad, práctica la tenía muy poca gente entonces.

—Por desgracia no pasó nada. Mejor dicho, por suerte. Dejamos el aparato durante la noche en el patio de la finca de mi hermano. En ese tiempo se produjo una tormenta tremenda, con gran vendaval. A la mañana fuí yo tan contento, acompañado de mis amigos, que ya se olían el "hule". Encontramos el aparato hecho trizas; el vendaval lo había lanzado sobre el tejado. No quedaban más que los restos. Aquello me salvó la vida, porque el monte tenía una altura de quinientos metros y la falda muy inclinada, casi vertical. Yo entonces creía que todo hubiera ido bien, que me sería posible maniobrar, pero lo más fácil es que se hubiera desprendido el plano en el primer momento. Me salvó la Providencia, que siempre me ha ayudado, aunque siempre también de forma muy desagradable. En aquella ocasión el disgusto fue terrible.

Aquel primer intento había arruinado por completo al aprendiz de "ingeniero aeronáutico". No veía solución posible para continuar. Era preciso disponer de una fábrica para construir un avión, no cabía duda.

—Me dije: "Ya se acabó para mí la aviación". Aquella afición quedó entonces un tanto adormecida, aunque quería volar sin saber como encontrar salida a mis propósitos.

Terminado el bachillerato tuvo ocasión de realizar el primer vuelo en avión.

Veraneaba Ansaldo en Hendaya cuando apareció por allí un aviador francés —acababa de terminar la primera guerra europea— que volaba en un hidro en la frontera entre Irún y Hendaya, sobre el Bidasoa.

—Cobraba diez duros por volar y yo estaba loco por experimentar la primera emoción del vuelo. Me convidó mi hermano Enrique, que disponía de más dinero que yo. Más tarde volvería a volar en Guadalajara donde estaba el teniente Ureta, aviador y pariente nuestro. Era un aviador muy bueno. Me entusiasmó el vuelo, aunque sólo fue alrededor del campo.

Cumple Ansaldo el servicio militar como soldado de cuota y tiene la suerte de que entonces se convoca un curso de pilotos para personal de tropa.

—Entonces no se inscribía mucha gente. Salieron veinticuatro plazas y se inscribieron unos cincuenta. Fuí citado para el reconocimiento y luego para los exámenes en los que quedarían calificados únicamente los que demostraran mejores conocimientos de física y, en general, de todas las materias relacionadas con la aviación. Como esta era mi especialidad aprobé los exámenes.

En 1920, siendo cabo de Artillería, José Ansaldo ingresa en la Escuela Militar de Gamonal (Burgos) para realizar un curso de piloto.

—Aquello ya iba en serio y yo estaba contento. Hacía como diez años, si no me equivoco al citar de memoria, que funcionaba Cuatro Vientos, donde estaban Kindelán, Herrera, Vives, el Infante don Alfonso... Entonces el centro de la aviación española estaba en Cuatro Vientos, que era el único aeródromo que había. Más tarde, en Getafe, vi por primera vez un avión "Avro", que era avión-escuela, fabricado en Inglaterra con motor rotativo, pero que volaba admirablemente. En 1920 me hice piloto. El curso de Burgos era muy malo y en el curso de aprendizaje se rompieron dos o tres aviones. Yo no rompí ninguno. Los oficiales que nos enseñaban estaban tan "verdes" como nosotros, ya que empezaban ellos también a volar, con la diferencia de que ellos habían obtenido ya el título.

De Burgos pasó Ansaldo a Cuatro Vientos, donde ya había un profesor francés y un "Havilland", motor Hispano de 300 HP, en el que se empezaba a volar más científicamente. Fue entonces cuando aprovechó para hacer el curso de transformación.

Quería hacer viajes, pero no resultaba fácil, no se presentaba oportunidad. Entonces se produjo una huelga de Correos y entonces el general Echagüe ordenó que fueran los aviones a repartir el correo por provincias. Esto le abrió a Ansaldo la posibilidad de realizar un viaje en avión como piloto.

—Yo, que me acababa de soltar en aparato de guerra, un "Havilland" de 300 HP, ví la oportunidad y me apunté en seguida. Las cosas no se presentarón bien al principio, porque no me dejaban volar. "¿Pero cómo te vas a apuntar tú para esto?", me dijeron. Estaban conmigo, Rentería, que luego sería jefe de la casa DKW en España; Marzaneque, que llegaría a General y dos o tres aviadores más que ya eran tenientes. "Tu no vás", me repetían por todas partes. Entonces el Cuerpo de Aviación era muy simpático. Allí todo el mundo se llamaba de tú.

Pero Ansaldo tenía la suerte de cara. La mañana en que estaban citados los pilotos para iniciar los vuelos, uno de ellos no acudió y entonces le dijeron: "Anda, vete tú".

—No había viajado nunca en avión. Imagínese la ilusión que me hacía aquella oportunidad que acababan de darme. "Tienes que ir a Sevilla", me ordenaron. Dije que bueno, entusiasmado, y pedí el mapa. En Cuatro Vientos, que era entonces el centro de la aviación española ¡no había mapas! Hay que tener en cuenta que entonces tampoco se empleaba la radio en los vuelos, ni se recibía ayuda alguna desde tierra.

Cuando ya estaba preparado el avión le dijeron a Ansaldo: "Aquí tienes: Una guía... de ferrocarriles. La ruta que tu llevas es de las más conocidas".

Algunos aseguraron que no llegaría; pero Ansaldo, seguro de su éxito, ni contestó a los que no creían en su habilidad como piloto. Se dirigirió al aparato, donde ya habían cargado la saca del correo y despegó, sin radio, con el mapa de ferrocarriles, sólo en el aire frente a su destino.

—Mi preocupación era no perder de vista la vía del ferrocarril. Iba diciéndome a mimismo: "¡Por Dios, que no se me pierta!". Yo, claro, ni pilotaba muy bien, y unas veces volaba muy alto y muy bajo otras. Cuando iba alto me daba cuenta de ello porque veía los ríos muy pequeños y no los reconocía y cuando volaba muy bajo me parecía caudales enormes.

Todo su afán era comprobar su ruta al cruzar el Guadiana; estaba en todo momento pendiente de verlo, pero lo pasó por donde el río va subterráneo y, naturalmente, no pudo verlo.

—Me consideraba ya perdido y pensaba que no iba a llegar a Sevilla. Vi una montaña muy grande y me dije: "Eso tiene que ser Despeñaperros". A doscientos kilómetros viré a la derecha y divisé un gran río: era el Guadalquivir.

En el camino advirtió que trepidaba el motor. Aterrizó en un sembrado y preguntó a un pastor que si podía indicarle por donde se iba a Sevilla. "Cuando vea una torre muy alta eso es Sevilla", le respondió.

El motor estaba perfectamente. El extraño ruido que había advertido se debía a la pérdida de la tela con la que iba cubierta una pala de la hélice, que estaba, por tanto, descompensada.

—Le quité la tela a la otra pala y aquello funcionaba ya perfectamente, sin ruido alguno. Ya me fue fácil llegar a Sevilla, pero alcancé a volar a tres mil metros y tardé un tiempo enorme en bajar. No veía la Giralda a aquella altura, ni en broma. Al cabo de un rato aterricé perfectamente, muy contento y satisfecho de mi mismo por haber cumplido la orden de llevar el correo a Sevilla. La vuelta fue más sencilla y hasta hice un "looping" que me salió muy mal porque me quedé colgado y me costó trabajo salir.

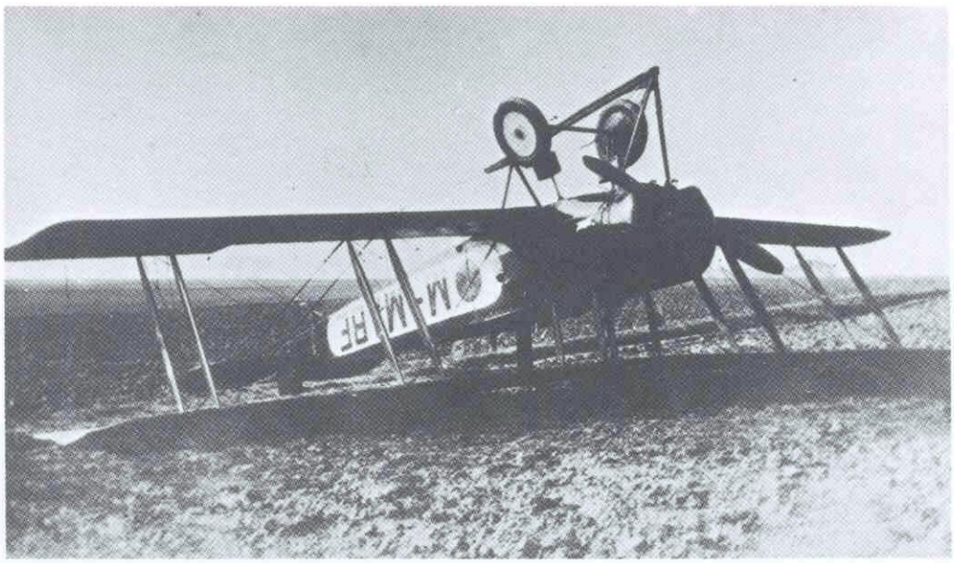
Ansaldo vuela por primera vez fuera de España llevando como único pasajero a un conde francés, presidente de la Federación Internacional Aérea. En cada país al que viajaba aquel personaje, un avión le transportaba por todo el territorio. Cuando llegó a España le dijeron a Ansaldo que si quería llevar al conde a Roma en un avión R-3 con motor Hispano de 450 HP, aunque no daban dinero ni para el hotel. Dijo que sí, porque le encantaba aquel viaje. Salieron del campo de Loring, situado al lado de Cuatro Vientos, donde tiene sus pistas el Aero-Club. El francés apareció vestido elegantemente, provisto de un equipo para viajar en avión, muy de la época: abrigo de cuero, casco y unos guantes muy largos. Al ver a Ansaldo le preguntó, extrañado: "¿Y su equipo?" Yo siempre voy así, respondió. Con gabardina, sin casco, ni gorra, ni guantes. Ansaldo llevaba la misma indumentaria que un ciudadano cualquiera. El francés le miró con un gesto de desconfianza.

—Llegamos muy bien a Roma. La serie de anécdotas que ocurrieron en ese viaje alargaría mucho este relato. Dejé al viajero en Roma donde iba a recorrer el país en aviones italianos. Cuando llegué a Madrid, al volar sobre el parque del Retiro, el Rey Alfonso XIII imponía en aquel momento la Cruz Laureada de San Fernando a mi hermano Juan Antonio. Yo, como siempre, había llegado tarde. Me causó una gran tristeza porque hubiera querido estar presente en aquel acto.

1924. Ansaldo es destinado a Melilla como Alférez de complemento del Ejército del Aire. Hizo el viaje desde Madrid, como pasajero, con el entonces teniente José Luis Ureta, que se ofreció para llevarle en un Havilland con motor Rolls de 300 HP, que entonces era la potencia máxima que se empleaba en avión. Aquel, resultó un viaje notable porque Ureta se presentó en el

aeródromo con un baul-mundo que, naturalmente, no cabía en el fuselaje del avión.

—Decidimos llevarlo encima del ala, entre las diagonales delanteras y traseras del biplano. Todos los técnicos que había en Cuatro Vientos opinaron que era un disparate y que el avión no volaría porque el timón de dirección no podría compensar el par de torsión que había de originar la reistencia al viento del baul. Ni el piloto, ni yo hicimos caso de las advertencias de los técnicos y nos fuimos a desayunar. Luego, sin encomendarnos a Dios ni al diablo, porque esta es la verdad, Ureta metió el motor a fondo. El aparato despegó con gran normalidad y así continuó el vuelo hasta Sevilla, por lo cual no advertimos la presencia del baul-mundo sobre el ala. Al llegar a Tetuán alguien le regaló un perro al piloto que guardó en el interior del baúl para continuar el viaje hasta Melilla.



Avión "Avro" 504, en el que hizo el curso de pilotos. Un curso accidentado, aunque Ansaldo no protagonizó ningún capotaje.

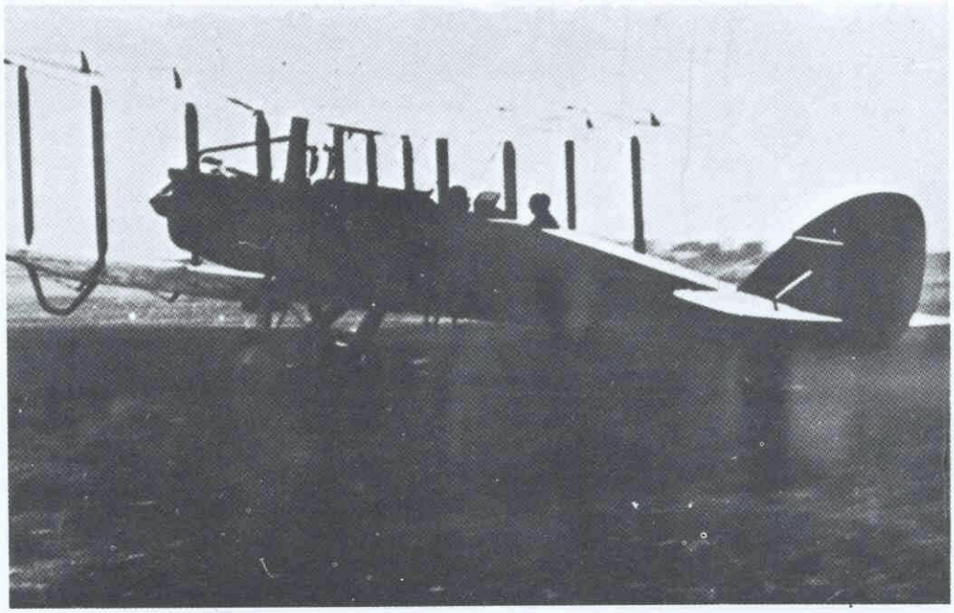
En Melilla permanece Ansaldo un año, volando en un Bristol. Su jefe era el capitán Barberán, que luego iba a perecer en el "raylle" Madrid Méjico, con Collar.

—En Tisi-Asa tuve un percance. Me derribaron al romperme la tubería del aire que conducía la presión al depósito de gasolina. Puse la nodriza, que sólo tenía para diez minutos de vuelo y me dirigí al territorio ocupado por España. Unos moros, cabalgando en caballos, me seguían esperando verme caer. Yo pensaba que si caía lo primero que harían sería molerme a palos; pero una vez más me ayudó la Providencia y pude aterrizar sin novedad. Este fue mi único percance en Africa. Por lo demás, creo que mis bombardeos hicieron muy poco daño al enemigo. Puedo decir aquello de "los muertos que yo maté gozan de buena salud".

Al ser licenciado se quedó sin avión en que volar. Ingresó en aviación civil y por aquel tiempo se formó una sociedad denominada Unión Aérea Española, con aviones Junkers. El presidente era amigo y profesor de José Ansaldo y se llamaba Mariano Moreno Caracciolo, a su vez secretario del Real Aero Club de España.

Un año después, cuando el desembarco de Alhucemas, la Unión Aérea Española ofrece a la Cruz Roja dos aviones sanitarios y José Ansaldo se encarga de la explotación de aquel servicio. Se va nuevamente a Africa para ocuparse de recoger los heridos caídos en campaña.

—Terminada la guerra de Africa, Moreno Caracciolo me envía en una misión a Alemania, concretamente a hacerme cargo de un trimotor, el primero que hubo en España. Era un Junkers "G-24", con motores de 275 HP, cada uno, provisto de una cabina para nueve pasajeros. Los pilotos alemanes no confiaban en los pilotos españoles y me ponían "pegas" para dejarme volar solo. Yo me sublevé y conseguí volar sin su permiso. Por cierto que en esa época tuve el honor de traer al General Primo de Rivera, entonces Jefe de Gobierno, desde Jerez a Madrid. Era la primera vez que volaba. Iba acompañado por dos hijos. No se si alguno sería José Antonio; pero sí estoy seguro que uno de ellos era Fernando. El viaje se realizó bien, con la suerte que siempre me ha ayudado.



El curso de Transformación se realizaba en Cuatro Vientos, con aviones "Havilland."

1926. Llega para Ansaldo un día muy señalado en su vida profesional con motivo de la inauguración de una línea aérea en la que por fin iba a actuar. Se trataba de un servicio regular de Sevilla a Lisboa.

—Este servicio se efectuaba por primera vez en España con aviones de cabina cerrada. En realidad era el primer servicio de pasajeros, ya que entonces sólo había funcionado la línea Sevilla-Larache, compañía

El primer vuelo al extranjero lo hizo Ansaldo en un avión R-3, transportando al Presidente de la Federación Internacional Aérea, de Madrid a Roma.

que dirigía Jorge Loring; pero estos aviones sólo llevaban un piloto y un pasajero en cabina abierta: se trataba de un servicio de correo aéreo. Mi primer vuelo Sevilla-Lisboa fue un fracaso. Encontramos difícilmente los pasajeros que cabían en la cabina. Eran unos catalanes muy simpáticos. El día se presentó muy malo, con mucha niebla y tuve que volver a Sevilla. Poco tiempo después se inauguró la línea Madrid-Lisboa y regreso con muchísimas incidencias. Durante el primer año, aterricé en ruta, por lo menos, seis o siete veces, debido a roturas de la categoría del cigüeñal, que en aquellos Junkers era una avería muy corriente.

Tuvo ocasión Ansaldo de mostrar a don Alfonso XIII el avión Junker.

—Todavía no me había quedado sordo y pude dar al Rey una larga explicación, que creo que le gustó porque era aficionadísimo a la aviación. Recuerdo que me dijo, con tristeza: "El Gobierno no me permite volar". Tampoco se permitía que lo hiciera el Príncipe de Asturias.

En plena República fue llamado Ansaldo para hacer un vuelo con el Douglas DC-2.

—Todavía no me habían echado de la L.A.P.E. Cuando subí a la cabina me enteré de que llevábamos a Lerroux. Al tomar tierra en Sevilla me quedé dentro de la cabina de mando, escondido; pero de nada me sirvió porque me avisaron de que don Alejandro quería verme para darme las gracias. Tenía la costumbre de hablar muy bajo y yo empezaba a quedarme sordo. No oí absolutamente nada de lo que me dijo y eso que estuvo hablando un largo rato. Como no le oía, tampoco pude contestarle. Al parecer creyó que no le había contestado porque no quería y se marchó muy decepcionado.

Con el DC-2 inauguró Ansaldo en aquella época las líneas Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Las Palmas, Madrid-Palma de Mallorca, y Madrid-París, acompañado siempre por su director don César Gómez Lucía. El Douglas DC-2 era un bimotor que hacía ya 300 kilómetros a la hora de crucero y llevaba catorce pasajeros. En una ocasión llevé de Madrid a París a Romanones, que no tenía miedo, aunque era para tenerlo, porque volábamos dentro de las nubes sin ayuda alguna de tierra.

En aquellos años, las sociedades de festejos populares de algunos pueblos solían contratar a un aviador para que volase sobre un campo de fútbol, que se llenaba de público, pagando su entrada. Ansaldo hizo este servicio con su avioneta.

—Llevaba conmigo a un famoso parachutista llamado Fernández, tipo extraordinario, capaz de hacer lo más peligroso sin darle importancia. En un pueblo de Sevilla le solté y cayó en el cementerio, donde casi tuvo que quedarse, pues se dió un golpe muy fuerte, en un día de viento. Otra vez, cuando volaba sobre la playa de Cádiz, le pregunté que donde quería caer, si en la playa, que estaba bordeada de una línea de alta tensión, donde podía quedar electrocutado como un pajarito, o en el mar, enmedio de la bahía. Me dijo que en la bahía. Le pregunté que si sabía nadar y me contestó que no tenía ni idea. En aquellos tiempos eramos muy optimistas. Le solté desde 1.500 metros de altura y el paracaídas se abrió estupendamente, pero el pobre Fernández se hundió en el agua como una bala. El paracaídas quedó flotando de lado. Como el viento era muy fuerte e iba hacia tierra, le llevó a remolque a gran velocidad y haste le sacó del agua sin ayuda de nadie. Navegaba con la cabeza fuera y hasta levantaba espuma. Salió a tierra por sus propios medios.

El Douglas DC-2 era ya un avión moderno, bimotor capaz para catorce pasajeros. Con él inauguró Ansaldo las principales líneas que servía la L.A.P.E.

Preparaba Ansaldo una gira aérea por algunos pueblos de Castilla para dar el bautismo del aire a los aficionados y aficionadas mediante el módico pago de veinticinco pesetas. Cuando hacía los preparativos se presentó un mecánico con el ruego de que le admitiese, porque le sería útil : se ocuparía del mantenimiento del aparato y de poner el motor en marcha, en tiempos en que era preciso tirar de hélice porque aún no había puesta en marcha eléctrica. El sueldo que pedía era tan módico que Ansaldo se lo hizo notar.

—Realizó su cometido de modo irreprochable y yo volé a infinidad de labradores que quedaron satisfechísimos de su nueva aventura. La única preocupación que tenía yo durante aquellos agradables días era la extraña conducta del nuevo mecánico, pues en contra de lo que me había manifestado, de que era hombre de pocos gastos, resultaba sumamente gastador. No se perdía ningún espectáculo de pago en los pueblos, donde ocupaba las localidades más caras e invitando a numerosos y nuevos amigos. Además se compraba regalos para su familia. Desde luego, con el sueldo que yo le daba no tenía ni para empezar. Escribí a un amigo que conocía al mecánico y me respondió por telégrafo: "Tu nuevo mecánico es persona de absoluta confianza". Así y todo no me quedaba conforme. Fuí acostumbrándome al misterio y decidí no volver a ocuparme del asunto puesto que me prestaba servicios excelentes. Una mañana, poco antes de comenzar los vuelos, que estaban resultando sumamente beneficiosos debido a la gran cantidad de pasajeros que se presentaban, se me ocurrió subirme a la cabina posterior, la que ocupaban los pasajeros de pago. En aquel momento quedó aclarado el misterio que durante algunos días me había preocupado. Al fijar la vista en el tablero de la cabina en el que se suelen colocar algunos aparatos indicadores, observé un cartelito que con letras grandes y claras decía lo siguiente: "Si quieres viajar seguro, dale al mecánico un duro". Ante aquella indirecta y el lógico espíritu de conservación de los campesinos voladores, no era extraño que mi mecánico llevara bien provista su cartera, puesto que cada día volábamos a más de cincuenta aficionados.

De la Unión Aérea Española, José Ansaldo pasó a la C.L.A.S.A., de la que fue presidente el marqués de Quintanar, y luego prestó sus servicios en la L.A.P.E. presidida por el General Sanjurjo.

—Después de mi temporada de cárcel, guerra, etc., pasé al Tráfico Aéreo Español y de esta compañía a la IBERIA, presidida durante varios años por don Jesús Rubio Paz y luego por don Tomás Delgado y Pérez de Alba. Cada nueva compañía mejoraba tanto su material como el personal de vuelo. Así en la L.A.P.E. ingresaron Rein-Loring y Teodosio Pombo y en Tráfico Aéreo Español, Rodolfo Bay.

—¿Hizo usted algún otro servicio, aparte de los comerciales?

—En 1924 se fundó la primera compañía de Fotogrametría Aérea de España, de la que fuí nombrado piloto jefe. Los fundadores eran: Jorge Loring, Julio Ruíz de Alda, Augusto Aguirre, mi hermano Juan Antonio y yo. De ésta compañía soy el último superviviente. Empecé a volar en un avión Avro de motor rotativo, que tiraba aceite por todos lados. El aceite nos tapaba el objetivo de la máquina, por lo cual algunas fotos salían defectuosas. Tuvimos que cambiar ese avión por avionetas Havilland, con

Ansaldo explica a una bella pasajera las complejidades técnicas del aparato, antes de darle el bautismo del aire.

las que hicimos el fotoplano de toda la cuenca del Ebro, contratados por el insigne ingeniero don Lorenzo Pardo, a quien tanto debe España.

—¿Tuvo usted algún accidente?

—De importancia, uno solamente. Fue en uno de los primeros Junkers trimotores que se trajeron de Alemania, debido a que el ingeniero que volaba conmigo se equivocó y cerró las tres llaves de la gasolina. Como consecuencia de eso se pararon los tres motores en el momento que iba a aterrizar. Choqué de frente con un hangar a 120 kilómetros por hora. Sin embargo, sólo me fracturé la columna vertebral. Me dieron por muerto; pero el doctor Bastos, excelente traumatólogo, me empalmó la vértebra con un hueso que me cortó de la tibia. Me quedé como nuevo, sin haberme resentido nunca jamás.

—No ha dicho usted nada de sus experiencias con la aerostación...

—Pongamos un parentesis con cinta negra. No he dicho nada acerca de este tema por no ponerme triste. El globo libre me ha causado siempre extraordinaria satisfacción. Su vuelo es maravilloso : ninguna molestia, visión perfecta del paisaje, nada de turbulencias, nada de ruidos.

—No obstante, creo que debe referir cómo fue su participación en la Copa Gordon Bennet.

—Bien, lo contaré. Salimos de Bruselas en el año 1932. Mi hermano Juan Antonio se había dado un terrible golpe y estaba en el hospital. Me convenció para que me marchara, pues era más importante para él lo del globo que su estado físico. Le dejé, preocupado, porque estaba bastante malo, y me fui con el entonces comandante La Lave, piloto destacado e inteligentísimo. Cuando llegamos a Bruselas nos dimos cuenta de que nos faltaba la red, que se había quedado olvidada en Madrid. La red para el piloto de globo es más importante aún que para el pescador. Entonces nos fuimos al Rastro de Bruselas donde encontramos una, por un precio módico, que nos solucionó el problema. Despegamos a los acordes de la Marcha Real. Con la emoción del momento a La Llave se le olvidó tirar lastre y el globo se arrastraba a pocos metros del suelo. Ibamos a chocar con el globo de un francés, mientras el público gritaba desde tierra: " ¡Tiren lastre...! " Yo no sabía en qué consistía esa operación; pero me pareció lo más práctico coger un saco de arena y arrojarlo al suelo. Esto es un disparate porque resulta peligrosísimo. Debía haber vaciado el saco para evitar accidentes; pero, francamente no estaba enterado.

El saco le cayó en la cabeza al piloto del globo francés con el que estaban a punto de colisonar. Debió hacerle bastante daño, a juzgar por los ademanes violentos que el francés hizo desde el suelo.

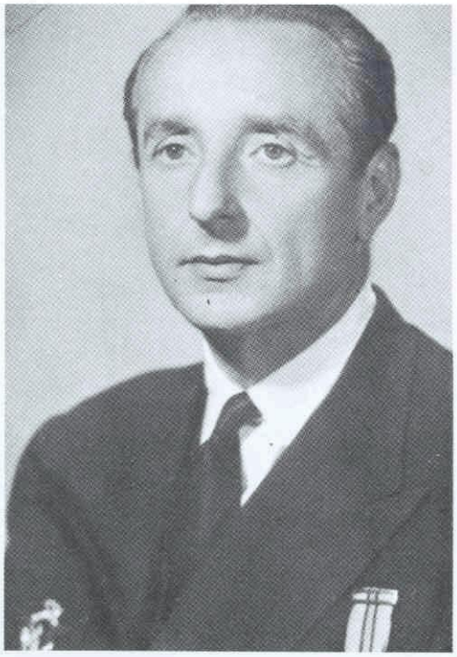
—Cuando me encontré sobre la maravillosa tierra belga fui verdaderamente feliz. Era una tarde de mayo. Pronto empezó a oscurecer y salió la luna llena. Lo notable es que, como los sonidos tienen fuerza ascensional, se escuchaban perfectamente los acordes de un piano cuando pasamos sobre un pueblo. Yo me figuraba una muchachita maravillosa tocando el piano. También, es curioso, se oye bastante el rebuznar de los burros, aunque esto no sea precisamente una melodía; pero los asnos se enteran, no se por qué estraño instinto, de que por encima pasa un globo.

Llegaron a la costa y se detuvieron, porque no podían arriesgarse a un viaje por el mar. Ansaldo no quería desinflar el globo porque pensaba continuar el viaje al día siguiente; pero su compañero le indicó que estaba prohibido por todos los reglamentos internacionales y que era mejor cumplirlos.

—Me resigné a desinflar el aeróstato. Naturalmente, no ganamos ningún premio.

A partir de aquel momento se despertó en Ansaldo una gran afición al globo libre y comenzó a proyectar la travesía del Atlántico que iba a intentar veintiocho años después.

—Hice todas las ascensiones que pude, acompañado de algunos pilotos de aerostación militar y de otros civiles. Mi afición al globo contagió a algunos socios del Real Aero Club de España, entre ellos al Duque de Estremera, que se entusiasmó hasta tal punto, que quería comprarse un aerostato para su uso particular.

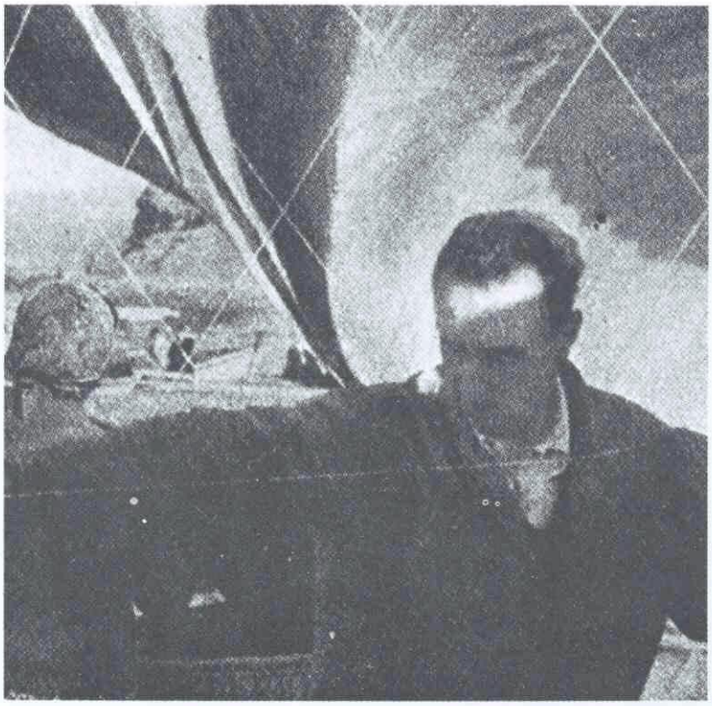


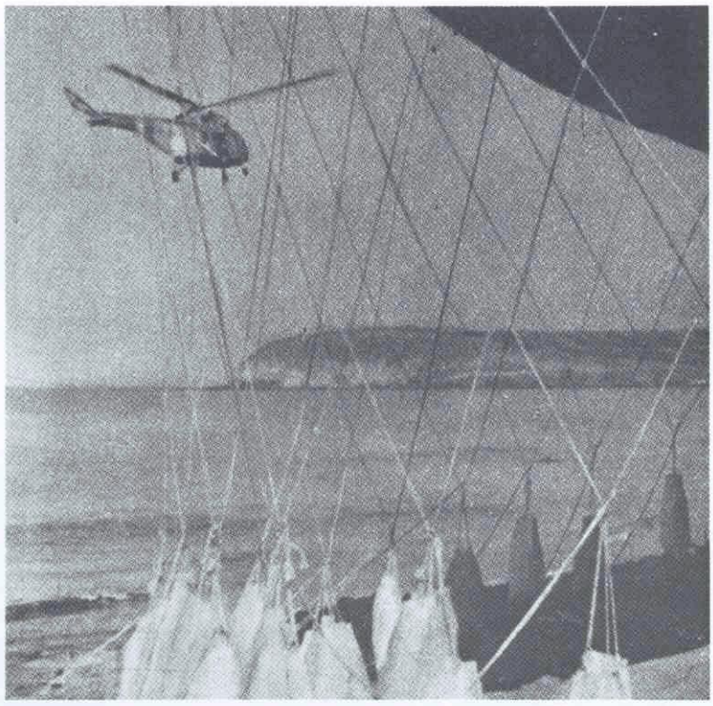
Durante la Guerra Civil española, Ansaldo mereció ser condecorado con la Medalla Militar.

Con el Duque de Estremera y Rubio Paz "Satanás" despegó una noche Ansaldo en un globo de 2.000 metros cúbicos, de la Fábrica de Gas de Madrid con dirección a Barcelona. Lo que sucedió en aquella travesía es como una página de Julio Verne.

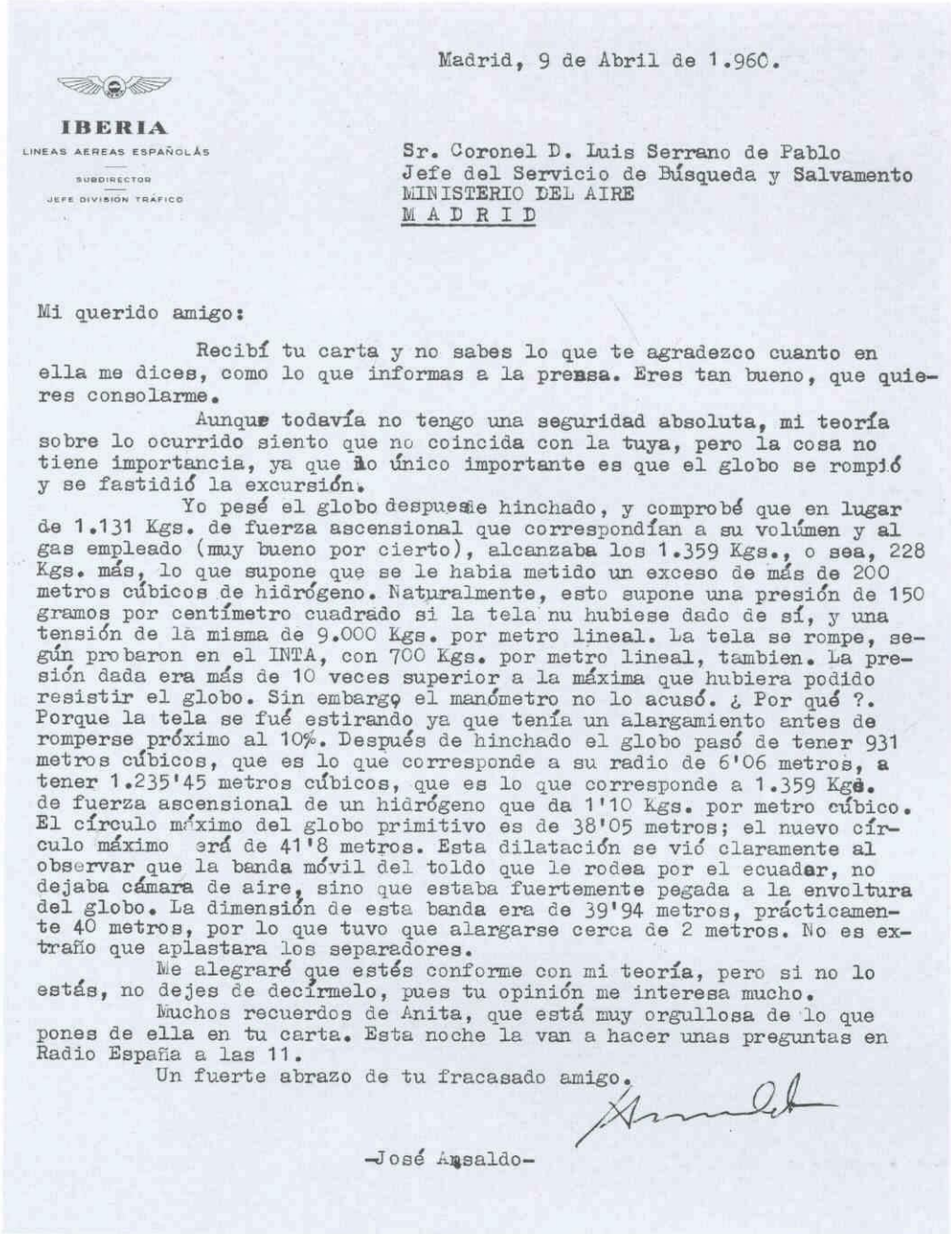
—Luego construí muchos globos, que tenían que tener la propiedad de no perder hidrógeno nada más que a través de la tela, y no por el apéndice interior, como es lo normal, debido al desequilibrio vertical. El último globo equilibrador que tenía hecho antes de la guerra civil estaba fundado en un sistema térmico. Lo estaba probando en

En los estudios de TVE en Barcelona, durante una entrevista. A la derecha de Ansaldo, don César Gómez Lucía, entonces Director de IBERIA.





El gran sueño de Ansaldo era la travesía del Atlántico en globo libre. A prepararla dedicó muchas horas de cavilaciones y trabajos. No resultó.



IBERIA
LINEAS AEREAS ESPAÑOLAS
SUBDIRECTOR
JEFE DIVISION TRAFICO

Madrid, 9 de Abril de 1.960.

Sr. Coronel D. Luis Serrano de Pablo
Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento
MINISTERIO DEL AIRE
M A D R I D

Mi querido amigo:

Recibí tu carta y no sabes lo que te agradezco cuanto en ella me dices, como lo que informas a la prensa. Eres tan bueno, que quieres consolarme.

Aunque todavía no tengo una seguridad absoluta, mi teoría sobre lo ocurrido siento que no coincida con la tuya, pero la cosa no tiene importancia, ya que lo único importante es que el globo se rompió y se fastidió la excursión.

Yo pesé el globo despues de hinchado, y comprobé que en lugar de 1.131 Kgs. de fuerza ascensional que correspondían a su volúmen y al gas empleado (muy bueno por cierto), alcanzaba los 1.359 Kgs., o sea, 228 Kgs. más, lo que supone que se le habia metido un exceso de más de 200 metros cúbicos de hidrógeno. Naturalmente, esto supone una presión de 150 gramos por centímetro cuadrado si la tela nu hubiese dado de sí, y una tensión de la misma de 9.000 Kgs. por metro lineal. La tela se rompe, según probaron en el INTA, con 700 Kgs. por metro lineal, tambien. La presión dada era más de 10 veces superior a la máxima que hubiera podido resistir el globo. Sin embargo el manómetro no lo acusó. ¿ Por qué ?. Porque la tela se fué estirando ya que tenía un alargamiento antes de romperse próximo al 10%. Después de hinchado el globo pasó de tener 931 metros cúbicos, que es lo que corresponde a su radio de 6'06 metros, a tener 1.235'45 metros cúbicos, que es lo que corresponde a 1.359 Kgs. de fuerza ascensional de un hidrógeno que da 1'10 Kgs. por metro cúbico. El círculo máximo del globo primitivo es de 38'05 metros; el nuevo círculo máximo será de 41'8 metros. Esta dilatación se vió claramente al observar que la banda móvil del toldo que le rodea por el ecuador, no dejaba cámara de aire, sino que estaba fuertemente pegada a la envoltura del globo. La dimensión de esta banda era de 39'94 metros, prácticamente 40 metros, por lo que tuvo que alargarse cerca de 2 metros. No es extraño que aplastara los separadores.

Me alegraré que estés conforme con mi teoría, pero si no lo estás, no dejes de decírmelo, pues tu opinión me interesa mucho.

Muchos recuerdos de Anita, que está muy orgullosa de lo que pones de ella en tu carta. Esta noche la van a hacer unas preguntas en Radio España a las 11.

Un fuerte abrazo de tu fracasado amigo.

-José Ansaldo-

En esta carta explicaba Ansaldo a su amigo, el hoy Teniente General Serrano de Pablos, los a su juicio motivos del fracaso.

el frontón Jai-Alai, gracias al permiso que me había concedido su propietario el duque del Infantado. El resultado de aquella experiencia fue muy triste... Allí se quedó el aeróstato. No lo volví a ver. Yo fui a parar con mis huesos a la cárcel de San Antón. Allí me enteré de que el aeróstato se vendía en el Rastro como tela buena para impermeables.

Después de la guerra comenzó Ansaldo nuevos modelos de globos equilibradores, fundados en el aumento de peso que experimenta una esfera cuando se introduce en ella más aire que el que normalmente cabe.

—Por fin conseguí un globo perfecto de esta clase, al cabo de 28 años de constantes trabajos y de gastos: telas de nilón traídas de América, redes también de nilón, ¡en fin! . Un globo de treinta y tantos metros cúbicos, que trabajaba normalmente con una presión de cuatrocientos gramos por centímetro cuadrado. Esto me suponía disponer a mi libertad de un aumento o disminución de peso de doce kilos, aproximadamente.

—¿Por qué pensó usted en la ruta del Atlántico?

—En el tranquilo vuelo sobre el océano es de suponer que los desequilibrios no adquieran mayor importancia, sobre todo durante la noche. Pensé en utilizar la ruta del Atlántico principalmente para favorecerme de los vientos alisios, que son de una regularidad extraodinaria. Durante los meses de febrero, marzo y abril, es seguro que me transportaría hasta las costas del Brasil en unos diez o doce días. Además, iba a salir de Canarias, que es España, lo que siempre resultaba agradable.

Creía Ansaldo que si hubiera despegado tendría un 80 por 100 de probabilidades de llegar. Gracias al presidente del Cabildo

Insular de Canarias, don Matías Vega Guerra, pudo disponer de la playa de Maspalomas, y de un pequeño cobertizo. Las maniobras preparatorias se realizaron con gran facilidad, aunque hichar un globo tan grande y de una tela tan pesada —para que no perdiera hidrógeno— era un problema.

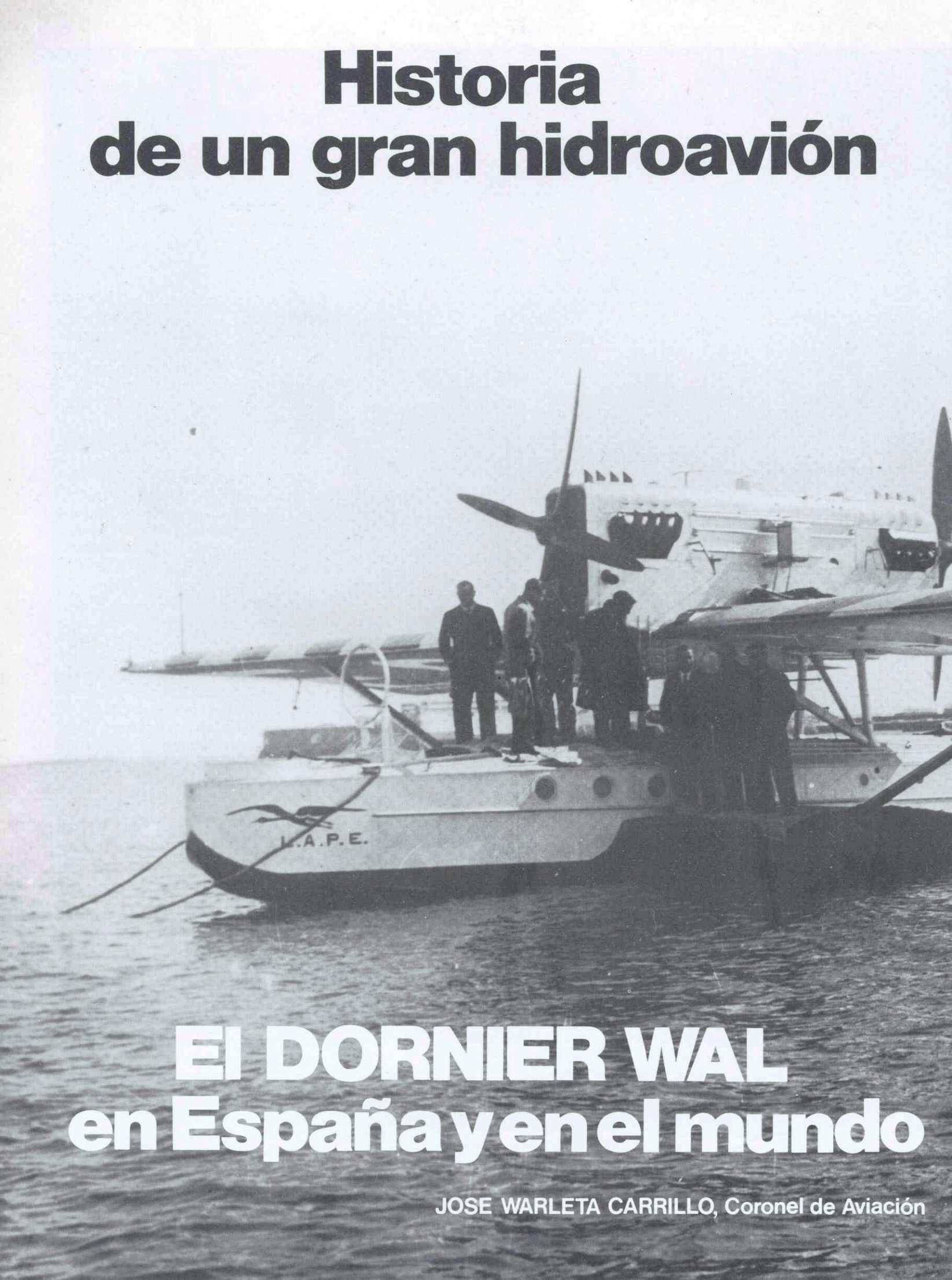
—Necesitaba mil kilos como mínimo, para llevar la barquilla con sus flotadores, agua, alimentos y al radio Gregorio Alonso. Mi alegría llegó al colmo cuando en la mañana de aquel funesto día comprobamos que en lugar de los mil kilos disponíamos de mil cuatrocientos. En vista de ello dimos la travesía como cosa completamente segura, en lugar de ponernos a pensar que el calentamiento del sol era muy fuerte; que el gas con ese calor se dilataba; que como el globo estaba cerrado la presión iría aumentando; que eran suficientes cinco gramos por centímetro cuadrado para romper el globo... Pues en vez de pensar eso, ninguno se dio cuenta de una cosa tan sencilla que sabíamos todos desde pequeños.

Se preguntaba si fue la Providencia, que agarrotó su cerebro para evitar una desgracia mayor.

—No se lo que fue; pero cuando ya todo estaba resuelto, pasó el helicóptero que dio al traste con el trabajo de 28 años. Fue el disgusto mayor de mi vida. Volví a Madrid avergonzado y desilusionado para siempre. Estoy firmemente resuelto a no exponerme a un nuevo fracaso.

Vivió todavía veintitrés años más. En el mes de diciembre pasado Ansaldo cruzó por el negro escotillón de la muerte a la *otra orilla*, para reunirse con sus cinco hermanos pilotos que han sido, como él, pilotos ricos de aventura. ■

Historia de un gran hidroavión



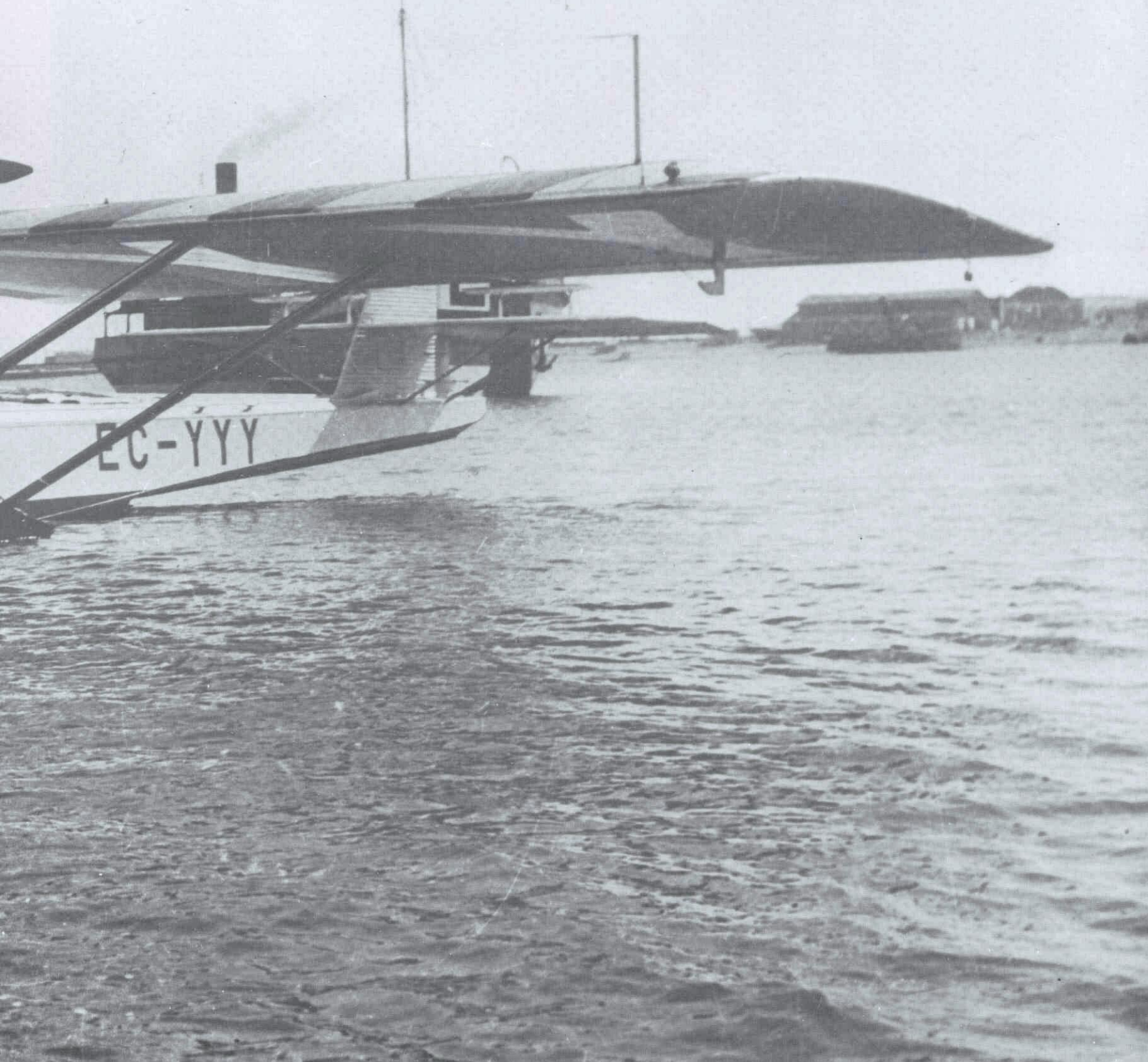
El DORNIER WAL en España y en el mundo

JOSE WARLETA CARRILLO, Coronel de Aviación

CLAUDE DORNIER Y SUS HIDROAVIONES METALICOS

En 1910, un joven ingeniero llamado Claude Dornier entró en la sociedad Luftschiffbau Zeppelin, constructora de los famosos dirigibles rígidos del Conde Ferdinand von Zeppelin. Dornier había nacido en Kempten, Baviera, en 1884, de padre francés y madre alemana, y se había graduado como ingeniero en la Universidad Técnica de Munich en 1907. En la empresa Zeppelin, su trabajo consistió, de 1911 a 1914, en la investigación sobre elementos constructivos y estructuras de aleación ligera para dirigibles rígidos.

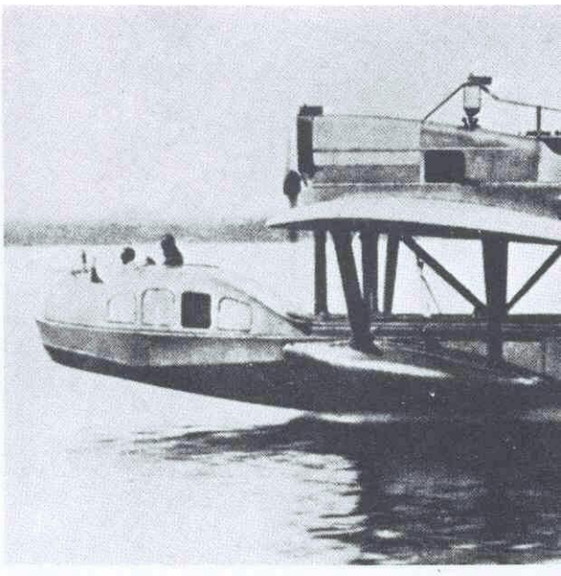
Comenzada la guerra en agosto de 1914, el Conde Zeppelin decidió construir aviones además de dirigibles. En Seemoos (cerca de Manzell) estableció unos talleres y encargó a Dornier (que se había ganado su estima como técnico) el proyecto y construcción de hidroaviones metálicos gigantes. El primer resultado de los trabajos de Dornier en este campo fue el Rs I, un hidro de canoa trimotor, biplano, con una envergadura de 43,5 metros y un peso de proyecto de 9.500 kg. El 21 de diciembre de 1915, el enorme aparato estaba amarrado a una boya en Friedrichshafen-Seemoos (Lago Constanza) cuando fue arrastrado y destruído por una tempestad. Todavía no había volado. La estructura del Rs I era totalmente metálica, con revestimiento de tela en alas, cola y cubierta de la canoa.



Uno de los dos Dornier Wal con motores Napier Lion fabricados por CASA para LAPE y entregados en 1934-35.

En 1916, Dornier hizo volar el Rs II, más pequeño que el infortunado Rs I, primero con tres y seguidamente con cuatro motores. En 1917, el Rs III, con un peso en vuelo de 10.670 kg. hizo su primer vuelo; su canoa era ya de construcción con revestimiento resistente. En febrero de 1918, el Rs III voló desde el Lago Constanza al Mar del Norte para ser ensayado por la Marina. El éxito fue notable, comportándose el hidro de manera excelente en mar agitada. El último hidro gigante de Dornier en la Primera Guerra Mundial fue el Rs IV, que voló por primera vez en octubre de 1918. El Rs IV era similar en tamaño y configuración al Rs III, pero tenía una canoa más estrecha. Gracias al empleo, por primera vez, de las aletas flotadoras Dornier (Dornier Stummeln), la estabilidad en el agua era, sin embargo, excelente. El Rs IV, como los anteriores hidros de Dornier en la clase Rs (Riesen-Seeflugzeuge o hidros gigantes), quedó en prototipo único. En 1919 fue convertido en aparato civil, pero en otoño de 1920 fue desguazado por orden de los Aliados. Tenía cuatro motores Maybach de 270 CV, una envergadura de 37 metros y su peso en vuelo era de 10.600 kg.

Dornier aplicó también sus sistemas constructivos en aleación ligera a unos cuantos prototipos terrestres y a un hidro de flotadores entre 1916 y 1918. Pero tal vez el proyecto más interesante fuera el Gs I (Gross-Seeflugzeug I, o hidro grande I), que había comenzado a construirse en agosto de 1918 en versión militar y se terminó en 1919 como hidro comercial. El Gs I era monoplano, con dos motores Maybach Mb IVa de 270 CV en tandem sobre el ala y una canoa muy baja dotada de aletas flotadoras para estabilidad. Con 21 metros de envergadura, el peso máximo en vuelo era de 4.315 kg. La construcción era totalmente metálica excepto el entelado de ala y cola. El prototipo voló por primera vez en julio de 1919 y a finales de año fue evaluado por la línea aérea suiza Ad Astra. Holanda y Suecia mostraron interés por el hidro, que fue llevado en vuelo a Amsterdam. Tras las demostraciones, el Gs I emprendió el viaje hacia Suecia. En el camino, la tripulación hundió el hidro en Kiel, según orden recibida, para evitar su entrega a los Aliados. Era el 25 de abril de 1920.



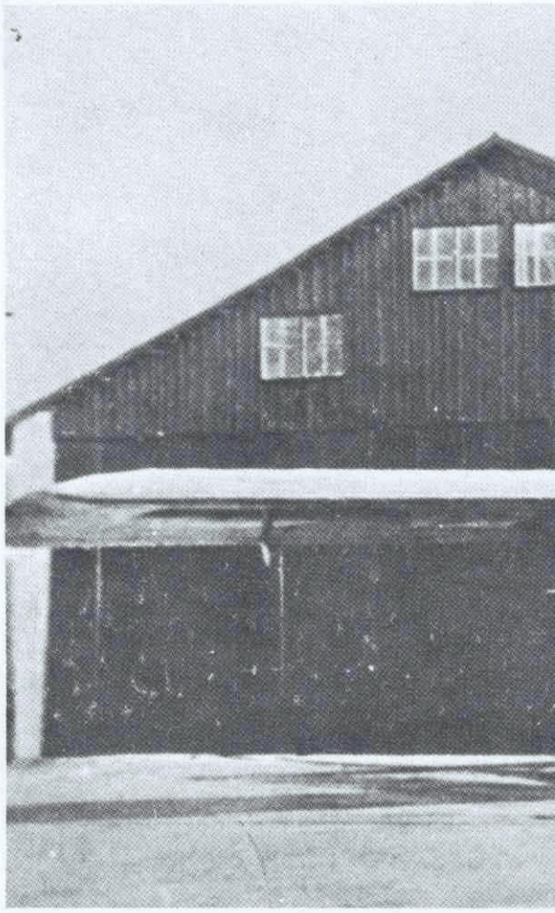
El antecesor directo del Dornier Wal fue el Gs I, terminado en 1919 como hidroavión comercial. Nótese la abultada cabina para seis pasajeros añadida sobre la esbelta canoa para convertir el proyecto militar en civil.

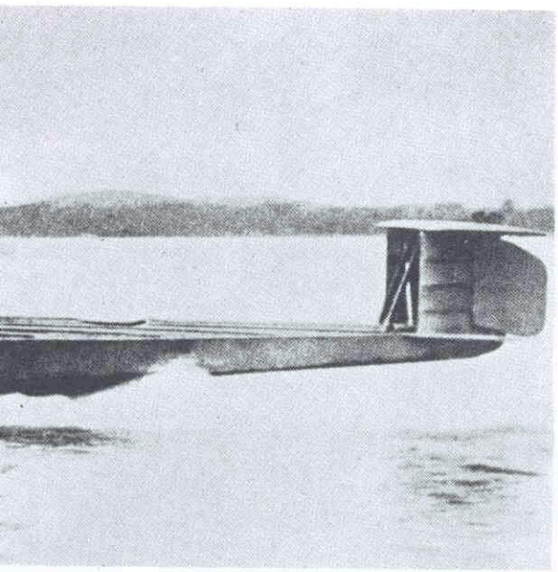
EL PROYECTO Do J

Los impedimentos impuestos por los Aliados a la construcción aeronáutica en Alemania obligaron a Dornier a realizar parte de los trabajos en el extranjero. En Rorschach, en la orilla suiza del Lago Constanza, puso un pequeño taller de montaje. Las piezas fabricadas en Friedrichshafen-Seemoos eran llevadas disimuladamente a Rorschach a través del lago. En noviembre de 1920 voló el primer producto Dornier totalmente de postguerra, el hidro monomotor Delphin destinado al transporte de cuatro pasajeros. En verano de 1921 apareció el Komet, que era como una versión terrestre del Delphin. El 16 de agosto hizo su primer vuelo un minúsculo hidro de canoa, el Libelle, montado en Rorschach. Este triplaza tenía un peso total de 650 kg. y su motor era un Siemens de 5 cilindros en estrella que desarrollaba 55 CV.

Pero Dornier era tenaz y tenía mayores ambiciones. La configuración del desventurado Gs I había demostrado sus virtudes. Un pequeño equipo de unos diez ingenieros, trabajando a las órdenes de Dornier en "labores privadas caseras" proyectó un desarrollo del Gs I que fue denominado Do J y sería más conocido como Wal (Ballena). El hidro, por su tamaño, sobrepasaba las posibilidades del pequeño barracón de Rorschach, por lo que Dornier estableció en 1922, en Marina di Pisa, Italia, la firma Construzioni Meccaniche Aeronautiche, S.A. (CMASA), sobre un pequeño astillero preexistente en la orilla izquierda del río Arno. Por entonces, el Servicio de Aeronáutica español, dirigido por el general don Francisco Echagüe Santoyo, apareció providencialmente en escena, pues los riesgos eran muy serios para Dornier.

Echagüe, asesorado por la Junta Técnica, apreció los méritos del proyecto y decidió la adquisición de seis Dornier Wal sin haber visto nada más que los planos. El precio unitario era, según el general Gomá, de 300.000 pesetas. El 6 de noviembre de 1922, el primer Dornier Wal construído realizó su primer vuelo. Este aparato era también el primero del pedido español, por lo que se trasladó en vuelo de Pisa a Los Alcázares, donde procedió a las pruebas de recepción, con ciertas dificultades iniciales por el comportamiento irregular de los motores Hispano-Suiza de 300 CV hechos en Italia. El 23 de diciembre, el general Echagüe y el general Vives, su insigne antecesor (que ahora era gobernador militar de Cartagena), hicieron un vuelo en el nuevo y sensacional hidroavión, pilotado probablemente todavía por un piloto de ensayos de Dornier.





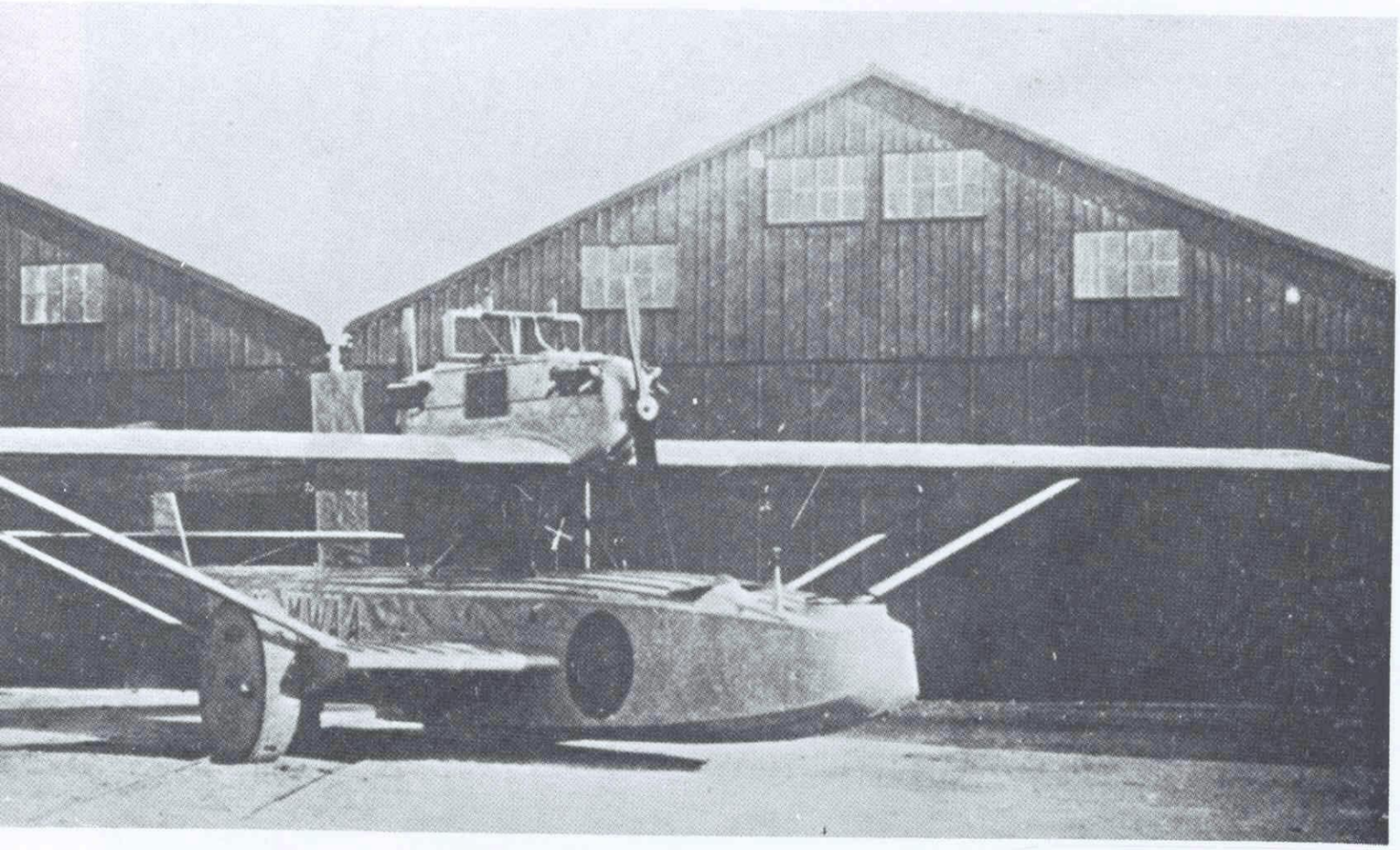
El primer Dornier Wal construído fue también primero de serie, no existiendo prototipo exclusivamente experimental. Aquí lo vemos sobre las ruedas usadas para botarlo, vararlo y moverlo en tierra, con su matrícula militar española M-MWAA. Foto tomada probablemente en Marina di Pisa en noviembre de 1922. Nótense las hélices de dos palas movidas por los motores Hispano-Suiza de 300 CV.

LOS PRIMEROS DORNIER WAL EN SERVICIO

El segundo Wal, también con motores Hispano de 300 CV, llegó a Los Alcázares probablemente ya en 1923. El 21 de marzo de este año, S.M. el Rey don Alfonso visitó aquel Aeródromo, donde funcionaba desde fines del año 1921 la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos y también se instruían los pilotos de hidro del Servicio. El día de la visita del Rey, los dos primeros Wal (W-1, M-MWAA, y W-2, M-MWAB) flotaban en el Mar Menor y uno de los dos salió para su destino de Melilla.

El Dornier Wal era, para su época, un aparato avanzadísimo, tanto por su construcción metálica como por sus líneas aerodinámicas de notable sencillez y limpieza, contrastando mucho con la mayoría de los hidroaviones contemporáneos, generalmente biplanos de madera. Como el Gs I, el Wal tenía una estructura totalmente metálica y la canoa, dotada de aletas flotadoras, era del tipo constructivo de revestimiento resistente. Tanto el ala como las superficies de mando iban enteladas. Con una envergadura de 22,5 metros y una superficie alar de 96 metros cuadrados, el Wal resultaba un gigante majestuoso frente a los Savoia S.16 y S.16bis que entonces equipaban la Base de Hidroaviones del Atalayón en la Mar Chica (Melilla). Las cifras que poseemos de la versión inicial con motores Hispano de 300 CV son escasas e incompletas, dando un peso vacío de 2.850 kg. y un peso total de 4.750 kg. No tenemos datos de las actuaciones con estos motores, que se revelaron inmediatamente insuficientes para el Wal. Así pues, los restantes cuatro hidros del contrato español fueron entregados con motores Rolls-Royce Eagle IX de 360 CV, planta de potencia que también se empleó en otros Wal entregados por CMASA a diversos clientes, dando un excelente resultado.

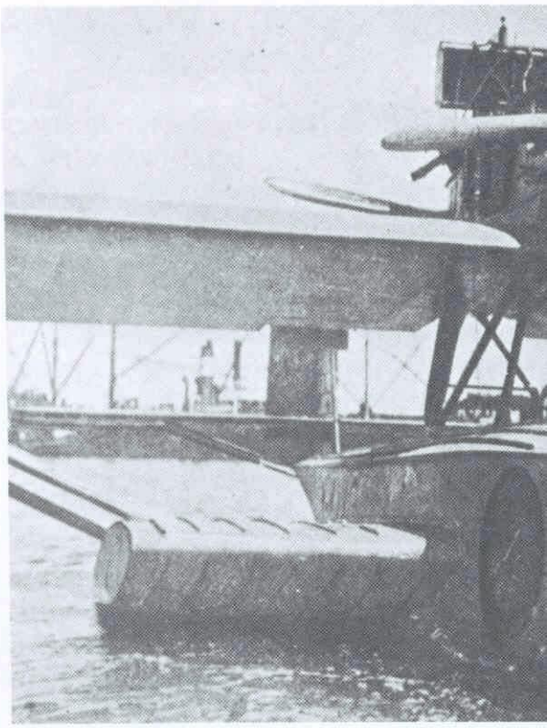
Militarmente, el Wal debía poder cargar 100 bombas de 10 kg, pero para hacer de esto una realidad hubo que esperar a los equipados con motores Rollys-Royce. El armamento defensivo estaba constituído por dos torretas de ametralladoras, situadas en el morro y algo por detrás del centro de la canoa, respectivamente. La tripulación se componía de dos pilotos, un observador, un ametrallador-bombardero y un mecánico (aunque en la práctica es de suponer que habría variaciones). Los cuatro Wal entregados a España con motores Rolls-Royce llegaron todos en 1923. Fueron numerados W-3 a W-6 y llevaron además las matrículas militares M-MWAC, AD, AE y AF. En cuanto se recibió el W-3, los pilotos de Melilla comprobaron la notable diferencia. El



peso vacío y el total habían subido, respectivamente, a 3.560 y 5.700 kg., pero el hidro cargaba mucho más y subía mejor. La velocidad máxima era de 180 km/h y la de crucero, de unos 150 km/h.

A fines de año, El W-3 estaba preparado para un viaje a Canarias, el W-4 estaba también en Atalayón y los W-5 y W-6, recién llegados de Italia, estaban aún en Los Alcázares. En cuanto a los W-1 y W-2 con motores Hispano, el teniente coronel Bayo, jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, solicitaba del jefe de Aviación, coronel Soriano, su remotorización con Rolls-Royce Eagles. Esta modificación se haría, efectivamente, en 1924.

La Base de Hidroaviones del Atalayón había recibido sus primeros S.16 el 29 de marzo de 1922, comenzando la Escuadrilla a operar en abril, bajo el mando del capitán don Roberto White, el piloto de hidros más veterano de España. El más destacado de sus pilotos era el capitán don Ramón Franco, que tomo el mando de la Base y la Escuadrilla en febrero o marzo de 1923, relevando a White por los días en que llegaron los primeros Wal con motores Hispano. Con los Dornier, los servicios de la Escuadrilla de Hidroaviones crecieron enormemente en eficacia, particularmente al recibirse los dotados de motores Rolls-Royce. Aparte de los reconocimientos y bombardeos sobre la franja costera entre Melilla y Alhucemas, los Wal resultaban valiosísimos como escolta de aviones terrestres a través del Mediterráneo y entre Melilla y Tetuán. Además, se usaban para transportar altos mandos del Ejército en sus desplazamientos entre zonas del Protectorado, utilización que no dejaba de irritar en ocasiones al Jefe de Aviación coronel Soriano, que lamentaba el desgaste de los motores en vuelos que no fueran servicios de guerra.

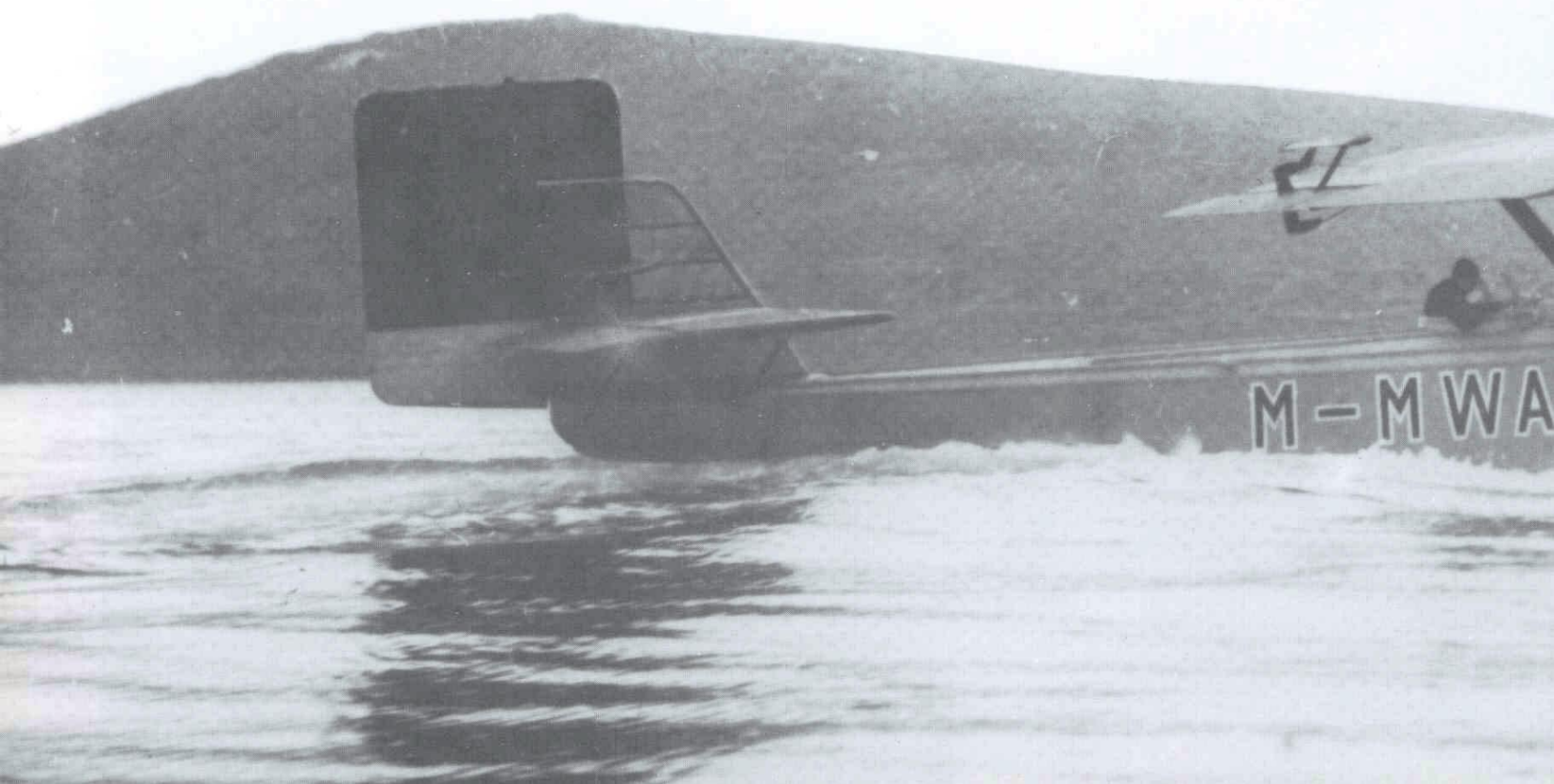


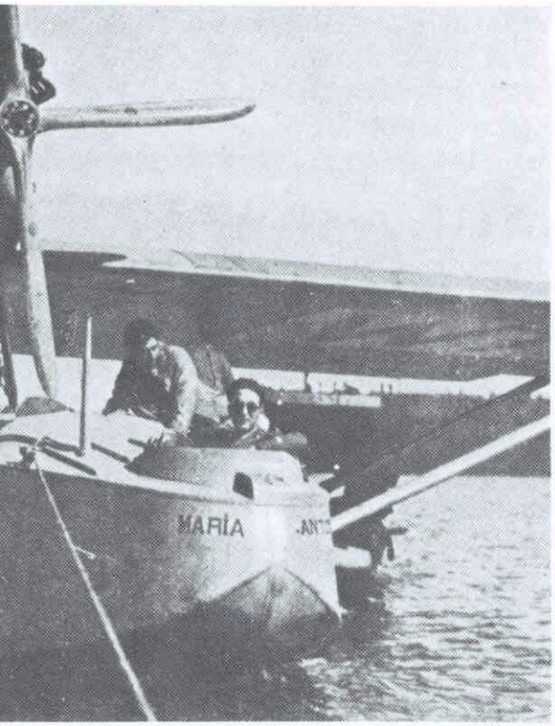
El Wal W-3 (M-MWAC) de la Aeronáutica Militar fue el primero de los españoles (y probablemente de todos los Wal) en usar los motores Rolls-Royce Eagle IX de 360 CV. Aquí vemos al W-3, bautizado *María Antonieta* con ocasión del vuelo a Canarias pilotado por el capitán Franco (enero-febrero de 1924).

EL VUELO DE FRANCO A CANARIAS Y OTRAS VICISITUDES DE 1924

El 3 de enero de 1924, el W-3 (M-MWAC) despegó en la Mar Chica pilotado por Franco, con otros cinco a bordo, y voló, con nubes y temporal de poniente, a Cádiz. El capitán observador don Alejandro Más de Gaminde mantuvo el contacto por radio con tierra. En Cádiz recogieron al comandante don Guillermo Delgado Brackenbury, designado jefe de la expedición aérea a Canarias de tres Breguet 14 terrestres, escoltados por el Wal. Se trataba de un tributo a las provincias insulares del Atlántico y de una experiencia interesante para el Servicio, preludio de raids más largos y complicados.

Con escalas en Ceuta, Casablanca, Mogador y Cabo Juby, el Wal llegó a Las Palmas el mismo día que los tres Breguet, 17 de enero. El día 30, el hidro y dos de los terrestres volaron a Tenerife. Aunque los Breguet volvieron en





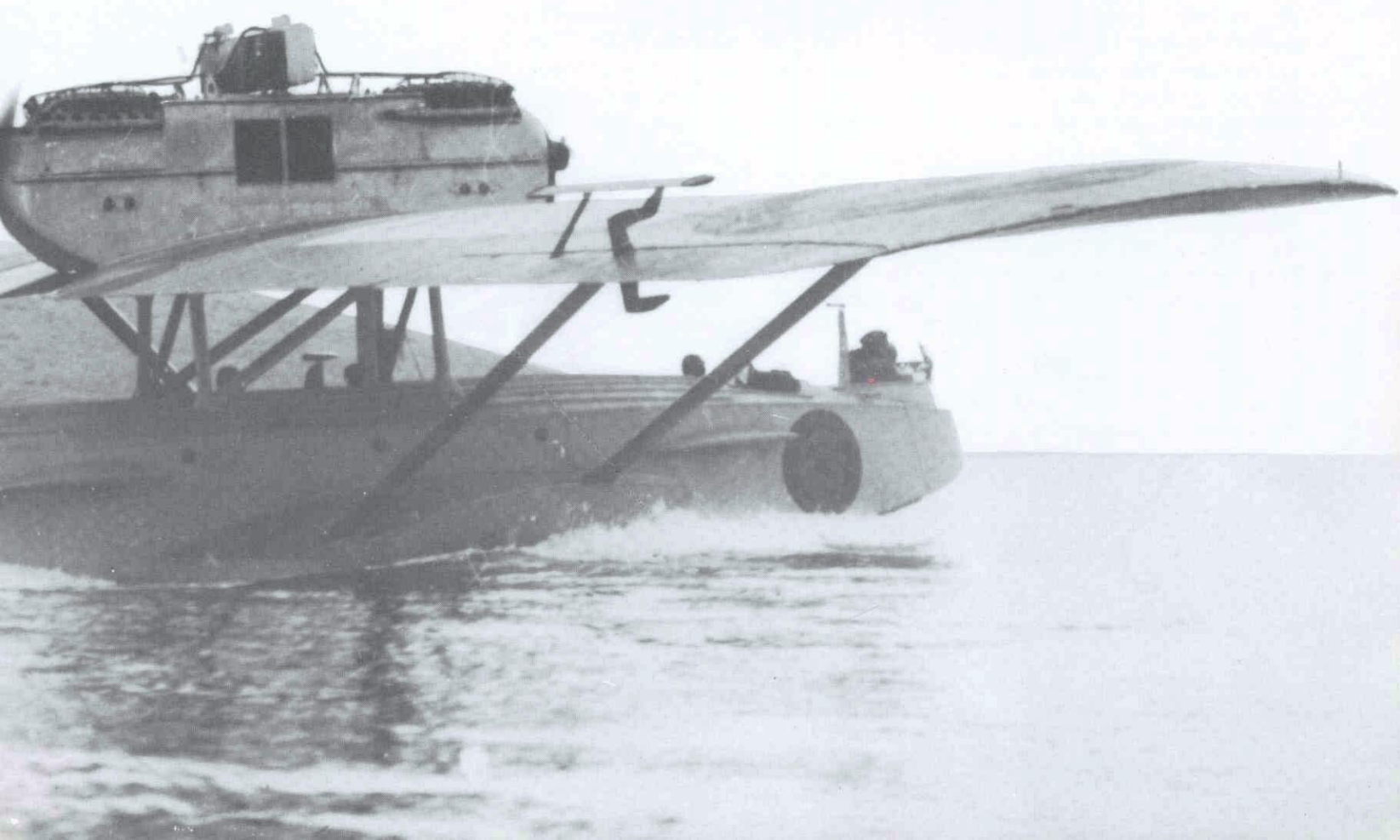
barco, el hidro realizó un excelente viaje de regreso a pesar del tiempo malísimo que encontró en algunas etapas, particularmente la de Casablanca a Ceuta, llegando a Melilla el 16 de febrero. Notable fue el vuelo realizado por Franco el día 1 de este mes en Tenerife, en el que consiguió sobrevolar el Teide a unos 4.000 metros. Proeza difícil para el Dornier Wal, cuyo techo práctico era probablemente de sólo unos 3.500 metros con estos motores.

Apenas de vuelta en Melilla, Franco marchó destinado a Cuatro Vientos, quedando la Base de Hidroaviones al mando de Más de Gaminde, que era sólo observador, durante unos seis meses. En este período, dos lamentables accidentes causaron la pérdida del W-4 y del W-3 (éste, el valiente protagonista del vuelo a Canarias). Otros dos Wal con motores Rolls-Royce, numerados W-7 y W-8, llegaron de Pisa. Uno de ellos, con la tripulación de fábrica, hizo sin escalas el viaje Pisa-Melilla el 27 de agosto, costeando Francia y España, con un recorrido de unos 1.600 km., en 10 horas y 27 minutos, lo que supone una media de más de 150 km/h.

El 1 de septiembre se incorporó como jefe de la Base de Hidroaviones del Atalayón el comandante don Társilo Ugarte.

Este año, el famoso explorador polar noruego Roald Amundsen encargó a Dornier tres Wal para intentar sobrevolar el Polo Norte. Estos aparatos eran similares a los españoles con motores Rolls-Royce. Por dificultades económicas, la expedición se retrasó y Locatelli, uno de los pilotos que debían realizarla, intentó dar la vuelta al mundo en uno de los hidros. El 25 de julio salió de Pisa, con otros cuatro a bordo, y llegó a Stromness (Islas Orcadas). Con escalas adicionales en Torshavn (Feroe) y Harnafjord (Islandia), Antonio Locatelli alcanzó Reykjavik, donde se hallaban los dos Douglas World Cruisers que quedaban de los cuatro que habían emprendido en abril la vuelta al mundo. El 21 de agosto, el Wal despegó hacia Groenlandia al mismo tiempo que los americanos. Locatelli deseaba disfrutar de la seguridad que suponía el despliegue de buques de la U.S. Navy en soporte de los aviadores del U.S. Army. A unos 500 kilómetros de su destino, una avería de motor obligó al italiano a amarar. Los World Cruisers, más lentos, llegaron afortunadamente a Frederiksdal. Tres días después, el crucero americano **Richmond** recogió a Locatelli y sus compañeros, pero no pudo remolcar el hidro.

Un Wal Eagle de Aeronáutica Militar, el W-7 (M-MWAG), en Mar Chica.



EL AÑO 1925

Mientras los seis Wal españoles comenzaban el año prestando sus acostumbrados servicios de reconocimiento, bombardeo y ametrallamiento por la costa de Melilla a Alhucemas, los preparativos para una solución radical del problema de la pacificación del Protectorado iban haciéndose realidad. En marzo, el capitán Franco, que seguía destinado en Madrid y había concebido con el también capitán don Mariano Barberán un audaz proyecto de raid, fue comisionado a Italia y Alemania para la adquisición de cuatro Dornier Wal más, que deberían estar prestos para la operación planeada de desembarco en Alhucemas. Dornier entregaría sólo tres de ellos a tiempo. El cuarto, especialmente equipado y dotado de motores más potentes que los Rolls-Royce Eagle IX, serviría para el vuelo a Argentina.

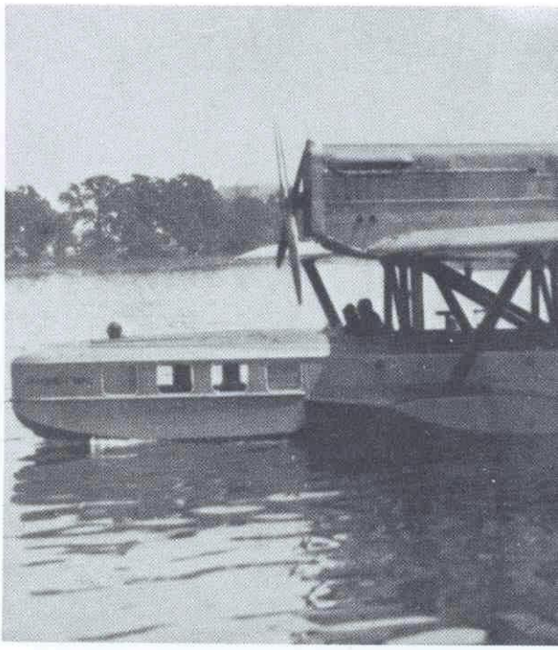
También era necesario preparar más pilotos para los hidros. Hasta entonces, en Los Alcázares se efectuaba la instrucción con los pequeños FBA dotados de motor Isotta-Fraschini. Luego se pasaba al Savoia S.16 y 16bis (allí mismo o en El Atalayón). La suelta en Dornier, por los datos que tenemos, se hacía siempre en Melilla. En abril, algunos pilotos militares fueron enviados a hacer el curso de hidros en la Escuela de Aeronáutica Naval (Puerto de Barcelona) con Macchi M.18. Entre estos pilotos estaban los capitanes Ortiz Muñoz e Hidalgo de Cisneros, que fueron seguidamente destinados a El Atalayón, donde Franco se incorporó también.

En vísperas de la tan esperada operación de desembarco, el número de Dornier Wal en servicio era de nueve (W-1, W-2 y de W-5 a W-11). En la jornada del 8 de septiembre (desembarco en Morro nuevo) y las que siguieron, los hidros, para repostar y rearmar, amaraban en Alhucemas junto a los buques de guerra. Los servicios eran constantes y la Base de Mar Chica hervía de animación. Además de los Wal y Savoias de Aviación Militar, operaba una escuadrilla de Macchi M.24 de Aeronáutica Naval. El 14 de octubre, pasado ya el momento álgido de las operaciones (Axdir había sido ocupado el día 2), murió en acción de guerra el capitán don José Orduna López, observador de un Dornier Wal. Aquel mismo día, el capitán Franco marchaba de Melilla para recoger en Pisa el Wal especial transatlántico. Una Real Orden fechada cinco días más tarde ascendía a Franco a comandante por méritos de guerra y el último día de aquel mes, una orden del director del Servicio determinó el relevo del comandante Ugarte por el comandante Franco al frente de la Base de El Atalayón.

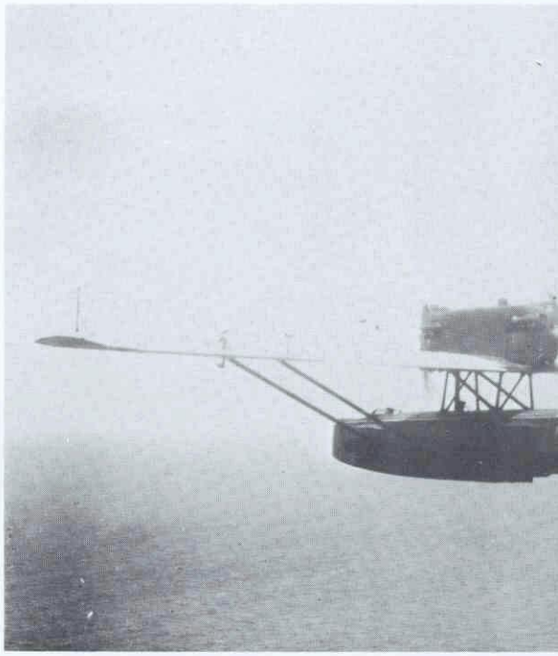
Terminados los vuelos de recepción, Franco salió de Marina di Pisa el 12 de noviembre pilotando el Wal W-12 (M-MWAL), un espléndido aparato con sus dos motores Napier Lion de 450 CV y capacidad para casi 4.000 litros de combustible. Tras hacer escalas en Barcelona y Los Alcázares, llegó a Melilla el día 15. El resto del año lo invirtió Franco en preparativos para el raid a Buenos Aires, tanto en Madrid como en Melilla. El W-12 fue bautizado **Plus Ultra.**

Este año 1925, el Wal se distinguió también por dos proezas pacíficas. En febrero, el piloto Guidi batió en Pisa 22 récords mundiales (categoría hidroaviones) con el matriculado I-DAOR, dotado de dos motores Rolls-Royce Eagle IX de 360 CV (como ahora todos los Wal españoles excepto el **Plus Ultra).** Con 1.500 kg. de carga, Guidi consiguió una duración de 3 h. 33' 35'', una distancia de 507,380 km. y una altitud de 3.682 m, así como una velocidad media de 168,523 km/h. sobre 500 km. de distancia. Con 2.000 kg. de carga fueron batidos los récords de distancia (253,690, km.), altitud (3.006 m.) y velocidad sobre 200 km. (134,514 km/h.). El resto de los récords que le fueron homologados al I-DAOR correspondían a estas mismas actuaciones, pero referidas a cargas y/o distancias inferiores.

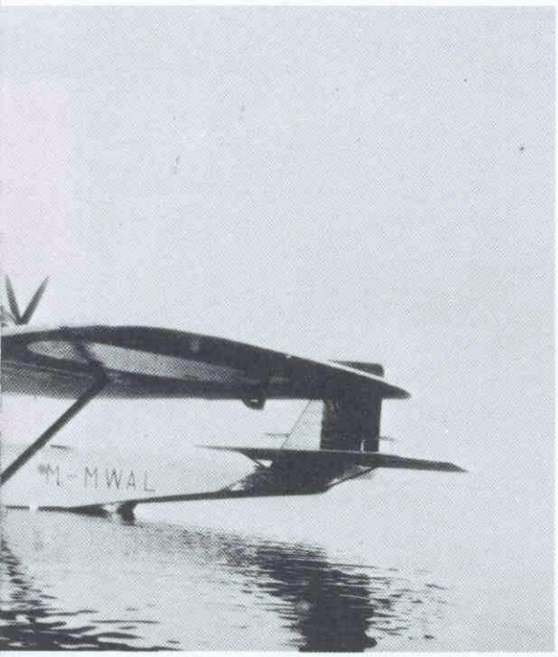
En mayo, Amundsen había podido emprender, finalmente, su intento de vuelo transpolar, gracias al apoyo económico del millonario norteamericano Lincoln Ellsworth. El día 21, los Dornier Wal N24 y N25 despegaron en la Bahía del Rey (Spitzberg) en dirección a Alaska por la ruta polar. A las 8 horas de vuelo, con la mitad del combustible consumido, se paró uno de los motores del N25 (en el que iba Amundsen). El piloto Riiser Larsen se posó sobre el hielo sin dañar la canoa del Wal. Estaban a 250 km. del Polo Norte, a 87° 44' de latitud. Ellsworth, en el N24, ordenó al piloto que se posara para auxiliar al N25, pero la maniobra produjo la rotura de la canoa del hidro. Varios días tardaron los tripulantes del N24 en llegar al N25. A costa de un trabajo ímprobo, los seis hombres lograron allanar 500 metros de superficie de hielo y el 17 de junio Riiser Larsen logró despegar con todos a bordo en el



El Dornier Wal W-12 (M-MWAL) de Aeronáutica Militar española, más conocido por *Plus Ultra,* primera aeronave que cruzó en vuelo el Atlántico Sur.



Versión comercial, para 9 pasajeros, del Wal Eagle, fabricado en Marina di Pisa hacia 1924. Nótese el puesto de pilotos retrasado.



El último Wal comprado por Aeronáutica Militar en Italia fue el W-15 (M-MWAO), que aparece en esta foto tomada en julio de 1933 como 6-16. Debido al cambio de matrículas realizado por Franco en 1929, que algunos creen se perpetuó, el hidro representado podría ser el W-16 original, primero fabricado en España.

N25, llegando en seis horas a la costa Norte de Spitzberg, donde amararon y fueron recogidos por un barco cazafocas.

DOS GRANDES VUELOS ESPAÑOLES Y OTROS HECHOS (1926)

El 19 de enero de 1926, Franco voló el **Plus Ultra** desde Melilla a Huelva para emprender el raid a Argentina, que inició el día 22. En la primera etapa, Palos-Las Palmas, además del capitán Ruíz de Alda, navegante y operador de radio y radiogoniómetro, y del mecánico Rada, acompañaban a Franco el teniente de navío Durán y el fotógrafo Alonso. La segunda etapa, Gando-Porto Praia (Islas Cabo Verde) se verificó sin novedad el día 26, con los mismos a bordo menos Alonso.

El día 30, a las 6 horas y 10 minutos de la mañana, despegó el **Plus Ultra** en la Barrera do Inferno, cerca de Praia, para la etapa fundamental del raid, con 3.625 kg. de carga. Al despegar, Franco sabía que no llegaría a Recife (Brasil) con luz, por lo que se quedaría en la Isla de Fernando Noronha, ligeramente a la izquierda de la ruta a Recife y a 540 km. de este punto. De todas maneras, la distancia que el hidro debía hacer era de unos 2.300 km. Para esta larga etapa, el **Plus Ultra** llevó la tripulación estricta: Franco, Alda y Rada. Tras 12 horas y 25 minutos de vuelo, Franco amaró justo antes de que desapareciera todo rastro de luz en el rápido ocaso ecuatorial, habiendo avistado la isla veinte minutos antes. Los 45 km. que le faltaban para alcanzarla los recorrió navegando en la oscuridad. Intentar el amaraje sin luz en un puerto o bahía desconocidos hubiera sido suicida.

El resto del raid era relativamente rutina, en teoría, pero la rotura de una hélice entre Noronha y Recife, día 31, obligó a Franco a recurrir a su fenomenal habilidad para mantener el Wal en vuelo a pocos metros sobre el agua con un motor parado a lo largo de más de 100 kilómetros. En esta etapa, Durán se encontraba de nuevo a bordo, habiendo llegado a Noronha, antes que el **Plus Ultra**, en el destructor **Alsedo**. Las etapas Recife-Río de Janeiro y Río de Janeiro-Montevideo, aunque sin el riesgo de alta mar, eran ambas superiores a los 2.000 kilómetros, con duraciones ligeramente por encima de 12 horas de vuelo y la consiguiente fatiga. Finalmente, el 10 de febrero, el **Plus Ultra** voló los restantes 220 km. hasta Buenos Aires, coronando con este pequeño salto uno de los más hermosos raids de la época clásica de la aviación.

Mientras Franco realizaba su hazaña, terminó en Los Alcázares (el 1 de febrero) el primer curso de hidros en que los alumnos se soltaron sucesivamente en FBA, Savoia y Dornier Wal, descargando así a la Base de Mar Chica de sus funciones de escuela de transformación. Para las clases en Wal se usó el W-8, enviado para ese fin de Melilla. El profesor en este curso, que terminó con un viaje a Baleares, Barcelona y Valencia en el W-8, fue el capitán Ortiz.

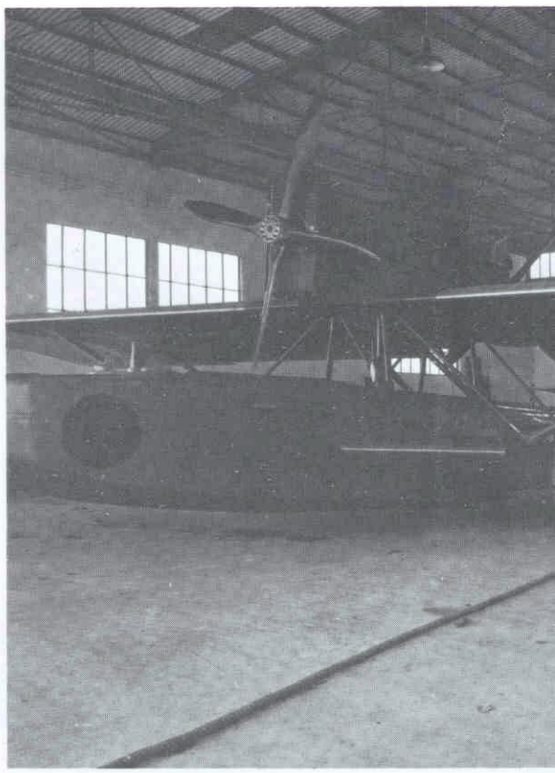
El 21 de febrero, tomó el mando de la Base y Escuadrilla de Hidros de El Atalayón el comandante don Rafael Llorente, alumno del curso que acabamos de mencionar y un piloto anteriormente distinguido en las escuadrillas terrestres, poseyendo, como Franco, la Medalla Militar Individual. La actividad bélica en la zona oriental fue este año escasa, excepto en las operaciones de mayo para unir Alhucemas con Melilla. El W-11 parece que había sido baja en 1925 (aunque no lo hemos podido confirmar) y el W-12 fue regalado a Argentina, de manera que se disponía de ocho Wal, todos con motores Rolls-Royce.

De los tres raids que habían sido autorizados por el Gobierno en diciembre de 1925, el del **Plus Ultra** había sido el primero en realizarse, seguido de cerca por el vuelo a Filipinas en aviones terrestres (Escuadrilla Elcano). Faltaba únicamente el enlace aéreo con Guinea Española. El 10 de diciembre salió de Mar Chica con esta meta la Patrulla Atlántida, compuesta por tres Dornier Wal (W-1, W-5 y W-7, bautizados para la ocasión **Valencia, Cataluña** y **Andalucía**). El comandante Llorente, jefe de la expedición, pilotaba el W-1, llevando al capitán don Teodoro Vives, observador, y al sargento Navarro, radio. El W-5 iba tripulado por el capitán don Antonio Llorente (hermano del comandante) y el teniente Martínez Merino, pilotos, capitán Grande, observador, y soldado Quesada, mecánico. En el W-7 volaban los capitanes Jiménez y Rubio, pilotos, capitán Cañete, observador, y soldado Madariaga, mecánico.

En contraste con la mayoría de los raids de la época, éste fue planeado con fines militares, políticos y científicos, anteponiendo a todo apetito de lucimiento deportivo la disciplina férrea del vuelo en formación durante todas

y cada una de las etapas de ida y vuelta. El día de Navidad, quince días después de salir de Mar Chica, los tres Wal llegaron en formación a Santa Isabel de Fernando Póo. La Patrulla Atlántida permaneció un mes en Guinea (islas y continente), realizando vuelos de observación y exploración fotográfica. El 26 de enero de 1927 emprendió el viaje de vuelta, llegando el 26 de febrero a Melilla. El regreso se prolongó por las duras condiciones atmosféricas y el cansancio de los fieles motores Rolls-Royce, pero los hidros hicieron todas las etapas juntos. Una proeza muy notable para tres aparatos que habían realizado anteriormente numerosos servicios de guerra y uno de los cuales era precisamente el primer Dornier Wal construído.

Hacia 1924, en Marina di Pisa apareció la versión comercial del Dornier Wal con motores Rolls-Royce Eagle IX. Se diferenciaba del hidro militar por disponer de una cabina para 9 pasajeros delante del puesto doble de pilotaje (que había sido retrasado tras la hélice anterior). La cabina tenía cuatro ventanas cuadradas en cada lado. Esta versión comercial fue también fabricada con motores radiales Bristol Jupiter de 400 CV. en 1926, la compañía italiana SANA (Societá Anonima Navigazione Aerea) estableció con Dornier Wal la línea Génova-Roma-Nápoles-Palermo. También la alemana Deutsche Aero Lloyd adquirió cuatro Wal que, al crearse la Deutsche Lufthansa en 1926, pasaron a la nueva compañía, siendo empleados en la ruta del Báltico. Así mismo en Colombia se usaron algunos Dornier Wal (SCADTA o Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos).



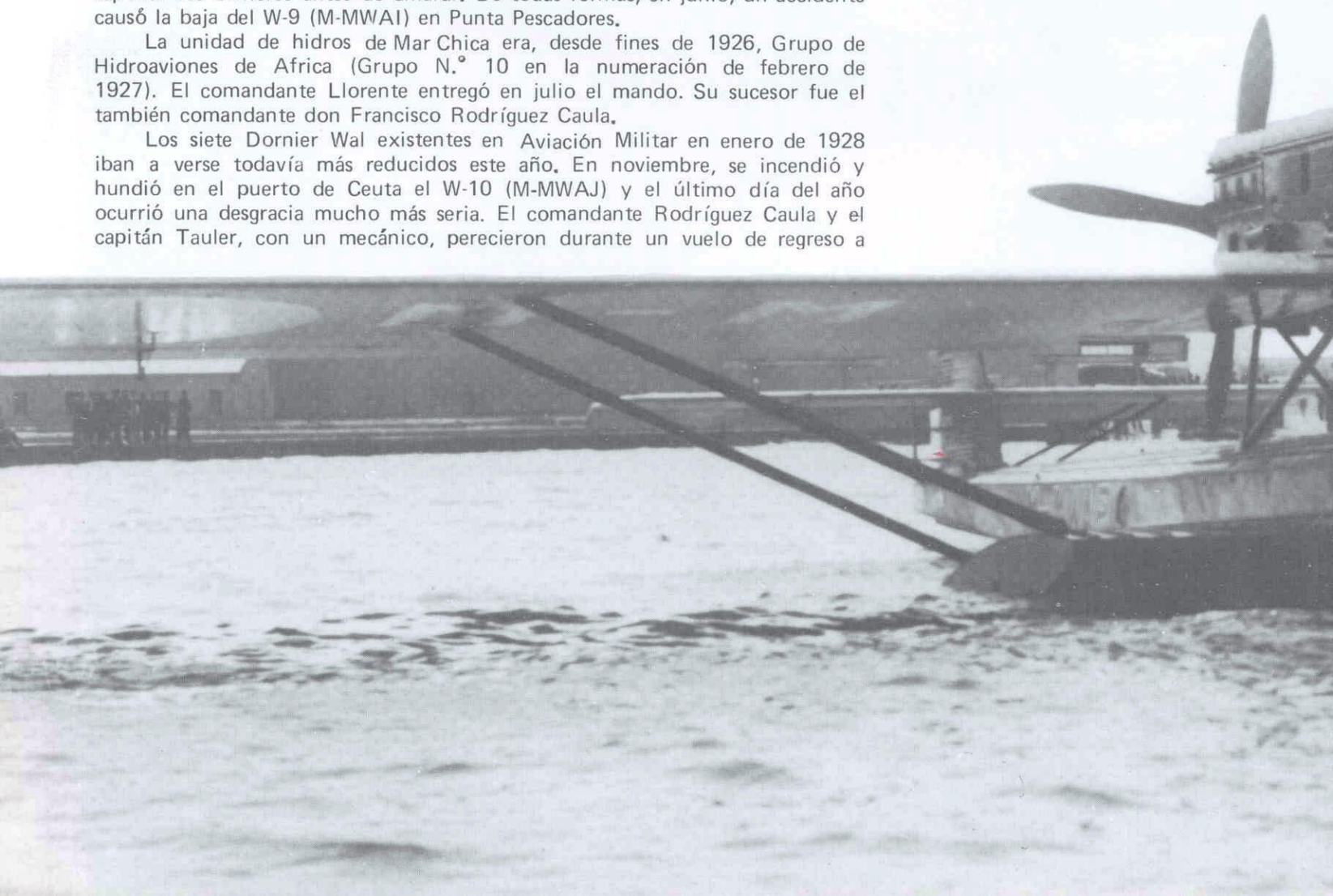
El primer Dornier Wal fabricado en España, el W-16 (M-MWAP), en la factoría de CASA en Cádiz, 1929.

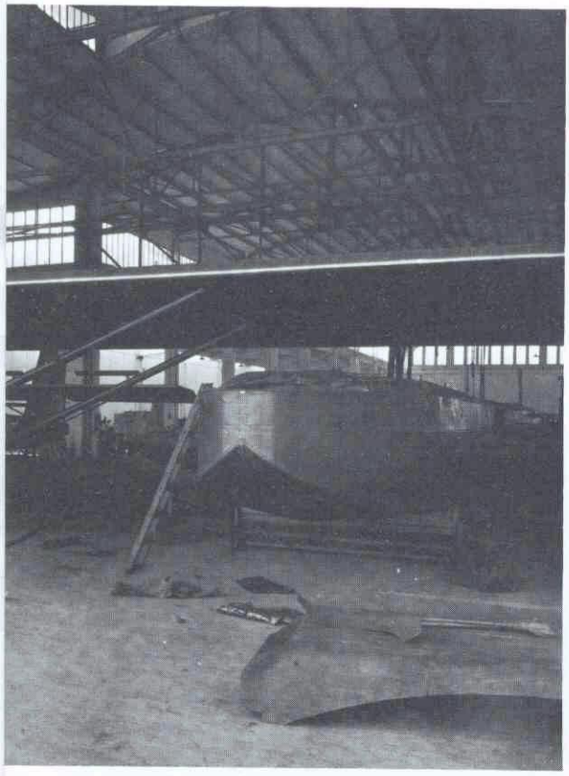
EXITOS Y FRACASOS

Tras el regreso de la Patrulla Atlántida en los últimos días de febrero de 1927, los Dornier Wal de El Atalayón no volvieron a realizar servicios de guerra, por los datos que poseemos, aunque las operaciones en Marruecos duraron hasta julio. No obstante, el teatro ahora se encontraba en la zona occidental. Así pues, los Wal se limitaron a las pacíficas labores de transporte de mandos, enlaces diversos y, en alguna ocasión, servicios de socorro. Pasados estaban los días en que las balas rifeñas atravesaban las canoas metálicas y los mecánicos habían de gatear hasta lugares a veces difícilmente accesibles para taponar los orificios antes de amarar. De todas formas, en junio, un accidente causó la baja del W-9 (M-MWAI) en Punta Pescadores.

La unidad de hidros de Mar Chica era, desde fines de 1926, Grupo de Hidroaviones de Africa (Grupo N.° 10 en la numeración de febrero de 1927). El comandante Llorente entregó en julio el mando. Su sucesor fue el también comandante don Francisco Rodríguez Caula.

Los siete Dornier Wal existentes en Aviación Militar en enero de 1928 iban a verse todavía más reducidos este año. En noviembre, se incendió y hundió en el puerto de Ceuta el W-10 (M-MWAJ) y el último día del año ocurrió una desgracia mucho más seria. El comandante Rodríguez Caula y el capitán Tauler, con un mecánico, perecieron durante un vuelo de regreso a





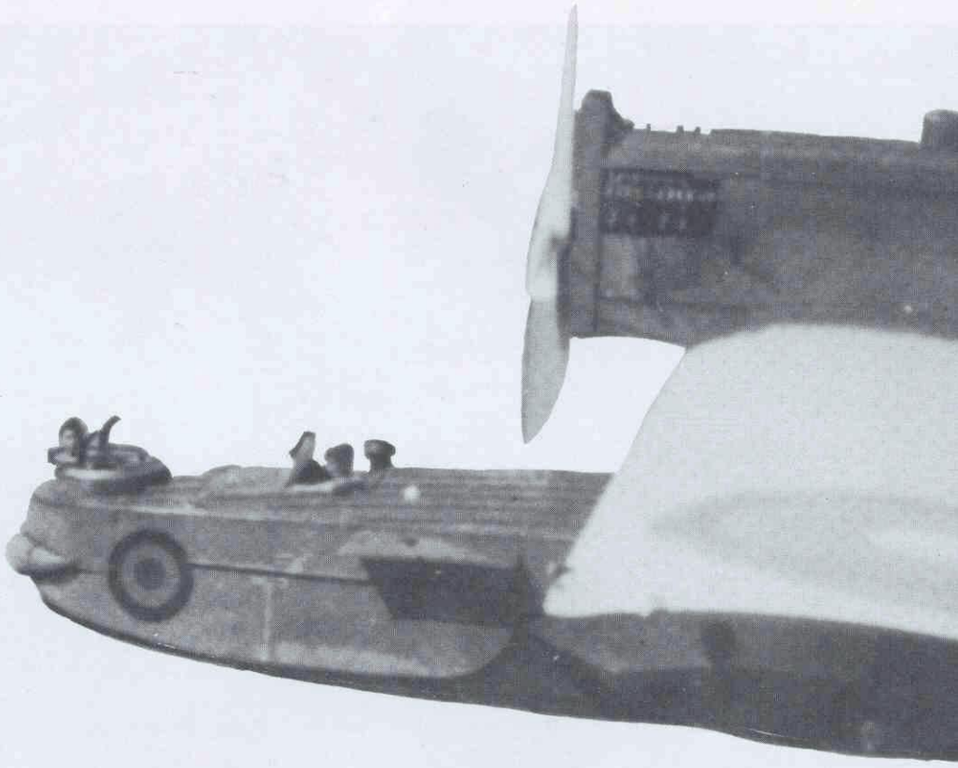
Melilla desde Barcelona, tras hacer escala por mal tiempo en Los Alcázares. Se trataba de un viaje de entrenamiento para la vuelta al Mediterráneo que planeaban los aviadores. La búsqueda duró varios días. Apareció en la costa argelina la canoa del W-8 (M-MWAH) y, posteriormente, se encontraron los cadáveres.

El año 1928 terminó, pues, con sólo cinco Dornier Wal en el inventario de Aviación Militar. No obstante, se habían tomado medidas para perpetuar la vida de tan excelente hidroavión en el Servicio. En abril de 1927, Construcciones Aeronáuticas, S.A., había recibido orden de construir un Dornier Super Wal cuatrimotor para la vuelta al mundo proyectada por el comandante Franco. El Super Wal era un desarrollo del Wal con un peso al despegue aproximadamente doble. Había sido originalmente construido con dos motores en 1926 en Friedrichshafen, apareciendo la versión cuatrimotor el año siguiente. En ambos casos, se trataba de un hidroavión comercial. Pero al mes siguiente de pedir el Super Wal a CASA, Aeronáutica Militar contrató a esta empresa la fabricación de 17 Wal normales. CASA no disponía más que de la factoría de Getafe, pero desde 1926 había elegido Cádiz como futuro emplazamiento para una fábrica de hidros. Se adquirió en Puntales el terreno para ello, pero el Super Wal hubo de ser comenzado en locales provisionales, a fines de 1927. El 1 de agosto de 1928, el **Numancia**, que así fue bautizado el gran hidroavión de 14.910 kg. inició en Cádiz el vuelo para la vuelta al mundo con los comandantes Franco y E. González Gallarza (pilotos), el capitán Ruíz de Alda (navegante) y el mecánico Rada como tripulación. El intento resultó abortado a poco de iniciarse por una avería de la instalación de combustible y una pequeña vía de agua en la canoa que exigía reparaciones imposibles en el breve plazo disponible antes del cambio estacional. Franco renunció al Super Wal y decidió emplear un Wal para su vuelo mundial, que tendría lugar el siguiente año, cuando CASA terminase el primer aparato de la serie de 17 contratada.

Fuera de España, el Wal continuaba también su carrera expansiva. La empresa holandesa Maatschappij voor Vliegtuigbouw Aviolanda, fundada en diciembre de 1926, había recibido un contrato por 18 Dornier Wal para uso militar en las Indias Orientales Holandesas. En 1927, el anuario **Jane's All the World's Aircraft** indicaba como utilizadores del Dornier Wal a los siguientes países: Alemania (comercial), Argentina (militar), Colombia (comercial), Chile (militar), España (militar), Holanda (militar), Italia (militar y comercial), Japón (comercial), Suecia (comercial), Unión Soviética (militar) y Yugoslavia (militar). Aparte del empleo de una gran variedad de posibles motores (Rolls-Royce, Napier, Bristol Jupiter, Lorraine Dietrich, Isotta-Fraschini, Farman) el diseño del Wal no había cambiado básicamente. Desde 1928, los Wal producidos en Pisa tenían una nueva forma de deriva y timón de dirección. Esta forma, menos angulosa que la original, fue también adoptada por los construidos en Holanda y España.

El bienio 1927-28 vio también la continuación de la lucha del Wal con el

Esta foto creemos corresponde al W-15 italiano tras el cambio de matrícula por la del W-16, en Los Alcázares, antes de emprender Franco su fracasada vuelta al mundo (junio de 1929).

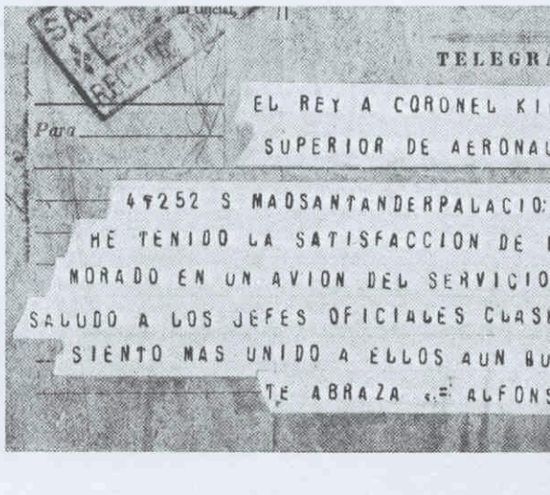


Un CASA-Dornier Wal de Aviación Militar, el W-29 (M-MWBI), típico de los 16 equipados con motores Elizalde-Lorraine de 450 CV.

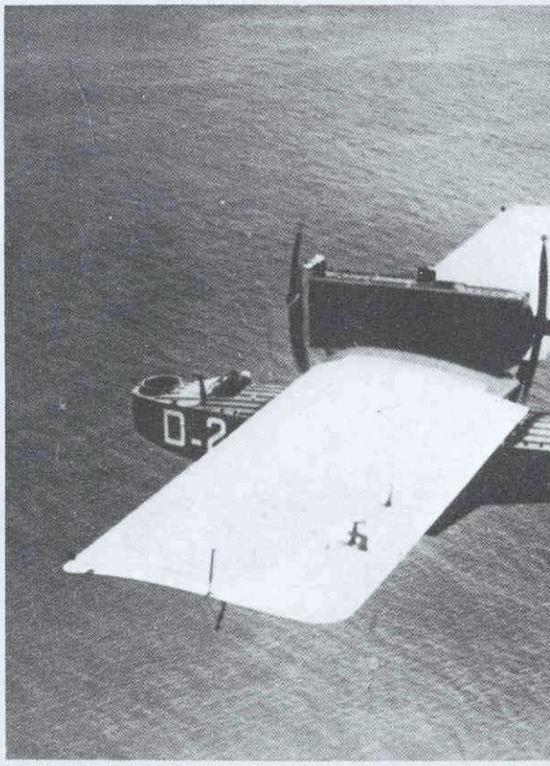
Atlántico. Aunque con el vuelo de Franco en 1926 la capacidad del hidro había quedado libre de toda duda en cuanto al Atlántico Sur, nuevos intentos vinieron a demostrar, con resultados no siempre favorables, que la travesía continuaba siendo una proeza. Un Dornier Wal portugués, bautizado **Argos** y dotado de motores Lorraine de 450 CV, realizó en marzo-abril de 1927 un hermoso vuelo Lisboa-Río de Janeiro. Como Franco, el teniente coronel Sarmento de Beires hizo uso de la escala en Fernando Noronha, pero el salto a la isla lo dió desde Bolama, en el continente africano, con una distancia de 2.496 km.

El piloto de ensayos británico Frank Courtney, que había trabajado para Juan de la Cierva y su compañía inglesa desde 1925, intentó en septiembre de 1927 la difícil travesía del Atlántico Norte hacia el Oeste. Su hidro era el famoso N25 de Amundsen, revisado en Friedrichshafen, dotado de motores Napier Lion y matriculado G-EBQO. Salido de Plymouth con intención de alcanzar las Azores, el mal tiempo le hizo amarar en La Coruña, desistiendo. Incidentalmente, el radiogoniómetro, que de forma tan admirable sirvió a Franco, no funcionó en este vuelo. Al año siguiente, Courtney volvió a intentar el raid. Ahora disponía de un Wal recien fabricado en Pisa, con el nuevo tipo de cola y motores Napier Lion. El aparato tenía la matrícula canadiense G-CAJI (por la nacionalidad del patrocinador). El 28 de junio de 1928, Courtney voló de Lisboa a Horta (Azores) donde siguió una larga espera de condiciones favorables. El 1 de agosto, creyendo éstas llegadas, salió de Horta por la tarde, confiando alcanzar Terranova con luz al día siguiente. Pero la fortuna tampoco le favorecería esta vez. Una tormenta imponente y fuego en el motor posterior determinaron que Courtney amarase en la oscuridad tras unas cinco horas de vuelo. A las 18 horas de flotar en el mar, Courtney y sus tres acompañantes fueron recogidos por un barco que acudió a sus llamadas por radio. Una vez más, el Wal había demostrado su gran solidez constructiva, soportando un castigo durísimo como pocos hidroaviones, si alguno, hubieran podido en aquella época.

A fines de 1928, la compañía italiana SANA inauguró otras dos líneas de pasajeros con hidros Dornier: Roma-Génova-Barcelona y Roma-Nápoles-Siracusa-Trípoli. La SANA usaba Wal y cuatrimotres Super Wal. Otra compañía italiana, la Societá Anonima Aero Espresso Italiana, usaba Dornier Wal en la línea Brindisi-Atenas-Constantinopla.

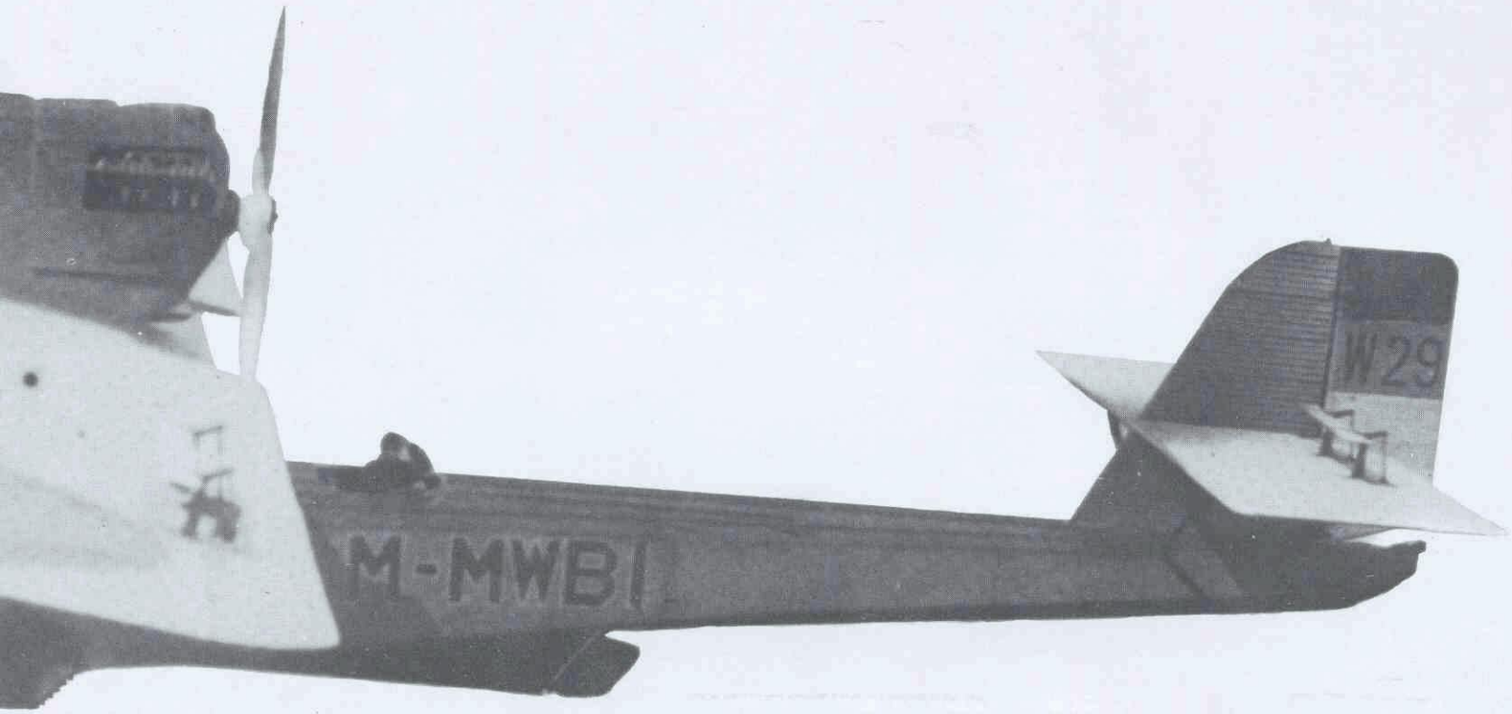


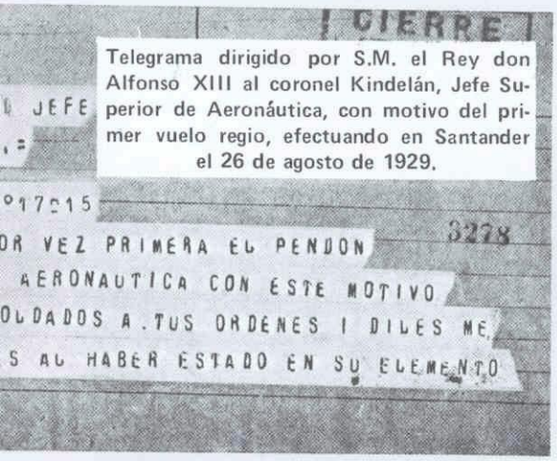
TELEGRA
Para
EL REY A CORONEL KI
SUPERIOR DE AERONAU
49252 S MADSANTANDERPALACIO:
HE TENIDO LA SATISFACCION DE
MORADO EN UN AVION DEL SERVICIO
SALUDO A LOS JEFES OFICIALES CLASE
SIENTO MAS UNIDO A ELLOS AUN BU
TE ABRAZA .= ALFONS



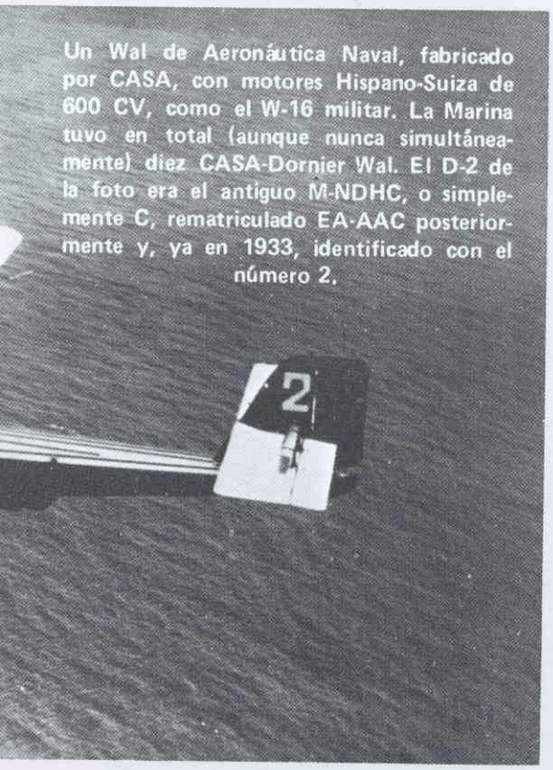
FABRICACION DEL WAL EN ESPAÑA Y OTROS HECHOS

Desde fines de 1928, el comandante Franco era jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo de Los Alcázares, donde, como sabemos, radicaba la escuela de hidros. Para cada curso, a partir del de 1925-26, se asignaba un Wal de Atalayón, no existiendo en Los Alcázares más hidros





Telegrama dirigido por S.M. el Rey don Alfonso XIII al coronel Kindelán, Jefe Superior de Aeronáutica, con motivo del primer vuelo regio, efectuando en Santander el 26 de agosto de 1929.



Un Wal de Aeronáutica Naval, fabricado por CASA, con motores Hispano-Suiza de 600 CV, como el W-16 militar. La Marina tuvo en total (aunque nunca simultáneamente) diez CASA-Dornier Wal. El D-2 de la foto era el antiguo M-NDHC, o simplemente C, rematriculado EA-AAC posteriormente y, ya en 1933, identificado con el número 2.

con destino fijo que los Macchi M.18 (que en 1928 habían sustituído a los ancianos FBA) y algún Savoia S.16 o S.16bis, así como el W-13, que no era sino el Super Wal **Numancia.** En El Atalayón estaban los únicos cinco Wal que quedaban (W-1, 2, 5, 6 y 7). Los Dornier de la serie de 17 encargada a CASA no comenzarían a salir hasta mediado el año 1929. Entre febrero y abril, Franco desempeñó dos comisiones en Pisa, trayendo en vuelo los Wal W-14 y W-15 (M-MWAN y M-MWAO), últimos adquiridos en Italia por el Servicio. El primero tenía motores Bristol Jupiter de 450 CV y el segundo Hispano-Suiza 12Lbr de 600 CV. Estos dos aparatos quedaron en Los Alcázares, donde este año se establecería el embrión de un Grupo de Hidroaviones de la Península.

En El Atalayón, el comandante don Rafael Martínez Esteve sustituyó en enero al infortunado Rodríguez Caula, pero por breve tiempo. Desde el 1 de mayo, el jefe de la Base y el Grupo N.° 10 fue el teniente coronel don Antonio Camacho.

El primer Wal de CASA (W-16, matrícula M-MWAP) estaba dotado de motores Hispano-Suiza 12Lbr de 600 CV, con reductor, como el W-15 traído de Italia, y debía ser utilizado por Franco para la prevista vuelta al mundo. En mayo fue entregado, actuando como piloto por CASA el comandante don Eduardo González Gallarza. El W-16 fue volado a Los Alcázares, de donde debía partir el raid. Fue allí donde tuvo lugar el famoso episodio de cambio de numeración y matrícula entre el W-15 y el W-16. Franco juzgaba más fiable para el gran esfuerzo que suponía la vuelta al mundo, el hidro hecho en Italia, donde CMASA poseía una experiencia ya larga en la fabricación del Wal, mientras que la fábrica de Cádiz se "estrenaba" con el W-16, no habiendo hecho previamente más que el único Super Wal **Numancia.** Sin autorización superior, Franco hizo el cambio y, con Gallarza, Ruíz de Alda y el mecánico Madariaga, emprendió el vuelo el día 21 de junio hacia las Azores con el W-15 disfrazado de W-16. El "raid del Dornier 16", como ha sido llamado generalmente, terminó con un amaraje por agotamiento de combustible sin haber avistado las Azores. Una interminable semana estuvo el hidro a flote sin ser encontrado. Finalmente, el día 29 fue recogido por el portaaviones británico **Eagle,** encontrándose los cuatro tipulantes sanos y salvos.

Como consecuencia de su indisciplina, y a pesar de ser una figura nacional, Franco salió de Aviación.

El 26 de agosto, S.M. el Rey don Alfonso, quebrantando la norma de seguridad que hasta entonces se le había impuesto, realizó un vuelo en hidroavión. El piloto fue el comandante Gallarza, el hidro el W-16 y el lugar, Santander. Dos días después, en el Ferrol, se perdió el W-14 (el de motores Jupiter) en un accidente que no produjó víctimas humanas. Al mes siguiente, el veterano W-5 se hundió en Melilla tras un violento amaraje pilotado por el teniente coronel Camacho. Tampoco hubo muertos, pero sí dos pasajeros heridos de gravedad.

En agosto, Aeronáutica Naval había contratado a CASA seis Dornier Wal con motores Hispano similares al W-16 de Aviación Militar. Esta, no obstante, había especificado para sus hidros, excepto el primero, motores Lorraine 12Ed de 450 CV, con reductor, producidos en Barcelona como Elizalde A.5. Este tipo de motor Lorraine era el usado también por los Wal hechos en Aviolanda. No conocemos el número de hidros entregados por CASA en 1929. Aparte del W-16, nos consta que el primero para la Marina, el M-NDHA o simplemente A, fue entregado este año, precisamente en octubre. De Aviación Militar es muy probable que se entregaran tres o cuatro más, pero de Aeronáutica Naval el A fue el único. El resto de los Wal de Ejército y Marina se entregó en 1930 (el último de los segundos, en agosto).

Parece que los primeros Wal Lorraine fueron a Melilla. En Los Alcázares, el capitán Pardo García fue nombrado jefe del Grupo de Hidroaviones de la Península a fines de octubre, pero su unidad sólo debía tener los dos Wal Hispano 600 CV y el **Numancia**, aparte de los hidros de escuela (Macchi y Savoia).

Con sus seis Wal, Aeronáutica Naval constituyó su Escuadrilla de Bombardeo con base en el puerto de Barcelona. En las maniobras navales del Cantábrico (agosto-septiembre) participaron los seis flamantes hidros (de los que los tres últimos llegaron directamente de fábrica, sin haber estado antes en Barcelona). El 3 de septiembre, un accidente motivó la pérdida del Wal A, pereciendo carbonizados los seis tripulantes. Para sustituir a este aparato, Aeronáutica Naval pidió a CASA un séptimo Wal (designado M-NDHG o simplemente G).

Fuera de España, las noticias más importantes que hemos recogido en relación al Wal y correspondientes a 1929 son el vuelo de tres hidros holandeses en formación (estilo Patrulla Atlántida) a las Indias Orientales con un recorrido de 15.600 km. y la adquisición por Fiat de CMASA, coincidiendo con planes por parte de Dornier de continuar la fabricación del Wal en Alemania (su país de origen, pero donde hasta ahora no se había hecho ninguno). En abril, la SANA inauguró la línea Génova-Roma-Nápoles-Corfu-Atenas-La Sude (Creta)-Tobruk-Alejandría, si bien no sabemos si el avión empleado era el Wal o El Super Wal.

Cuando CMASA terminó la producción del Wal, había hecho en total unos 150 de ellos, entre militares y civiles, con muchos motores diferentes, pero sin cambios mayores de diseño.

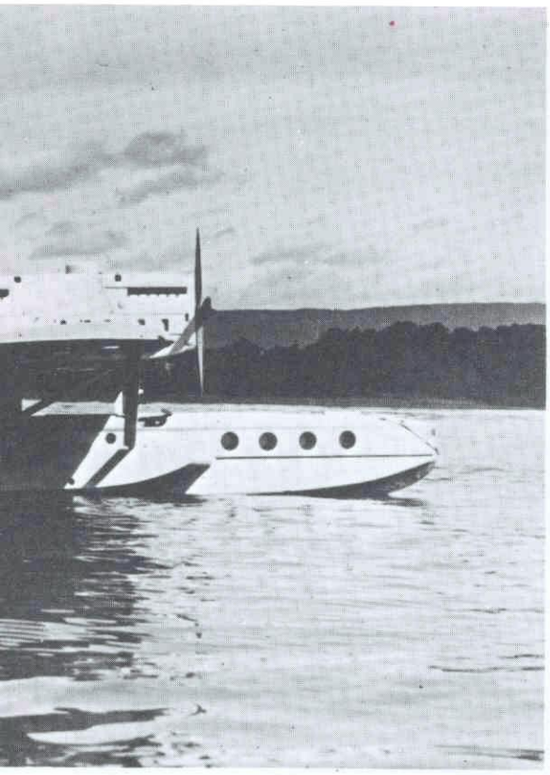
En agosto de 1930, el Wal número de fabricación 37, fabricado en Marina di Pisa en 1924 ó 1925 para Amundsen, volvió a ser noticia. El antiguo N25 de la expedición polar y G-EBQO de Courtney había sido dotado en Friedrichshafen de motores alemanes BMW VI de 600 CV y matriculado D-1422. Tripulado por Wolfgang von Gronau y otros tres, voló de Warnemünde a Nueva York con escalas en Reykjavik, Ivigtut (Groenlandia), Cartwright (Labrador), Queensport y Halifax. Esta fue la tercera travesía del Atlántico (primera por el Norte) de un Dornier Wal, y la última por uno fabricado en Italia (aunque luego modificado).

Dornier Wal 31 (motores BMW VI) en versión de pasajeros (puesto de pilotos retrasado). Los Wal 31 fueron los primeros Wal fabricados en Alemania, incorporando muchas modificaciones respecto de los anteriormente hechos en Italia, Holanada y España.

LOS WAL ESPAÑOLES DURANTE LA REPUBLICA

Al proclamarse la República en abril de 1931, aviación Militar disponía de los 17 Wal fabricados en CASA y de un pequeño resto de los italianos (el W-15 con motores Hispano y dos o tres con motores Rolls-Royce: ciertamente el W-2 y el W-6, tal vez el W-7). Los Wal Rolls-Royce fueron pronto baja, pero el W-15 continuó en servicio.

El Grupo N.° 10, mandado por el capitán Martínez Merino de febrero a octubre de 1931, desapareció con la reorganización de noviembre. En la Base de Hidroaviones de El Atalayón quedó únicamente una Escuadrilla Destacada del Grupo N.° 6 (como se llamó ahora al de Los Alcázares). Así pues, el centro de gravedad de los Wal se desplazó de la Mar Chica al Mar Menor. El Grupo N.° 6 estuvo sucesivamente mandado por el comandante Riaño (1931-1932), el capitán Núñez Maza (1932-1933), el comandante Ortiz (julio a noviembre de 1933), el comandante Franco (1933-1935) y el comandante Llorente (1935 a marzo de 1936). Realmente, el comandante Franco voló poco tiempo en el Grupo, debido a sus comisiones en América. El comandante Llorente, que era el jefe de la Escuela de Tiro y Bombardeo, debió mandar el Grupo casi todo el tiempo. Cuando Ortiz sucedió a Llorente al frente de la Escuela en marzo de 1936 probablemente mandó también el Grupo, pero en la escalilla del 1 de julio de 1936, la jefatura de éste aparece vacante.



Dornier Wal 31 en versión de gran alcance (8,5 toneladas) para Lufthansa. La foto muestra al D-2068 *Passat*, hidro que realizó la primera travesía de ensayo del Atlántico Sur con apoyo en buque-escala *Westfalen* (1933). Un aparato similar, el D-2053 *Groenlandwal* de von Gronau, fue el primer hidroavión que dio la vuelta al mundo (1932).

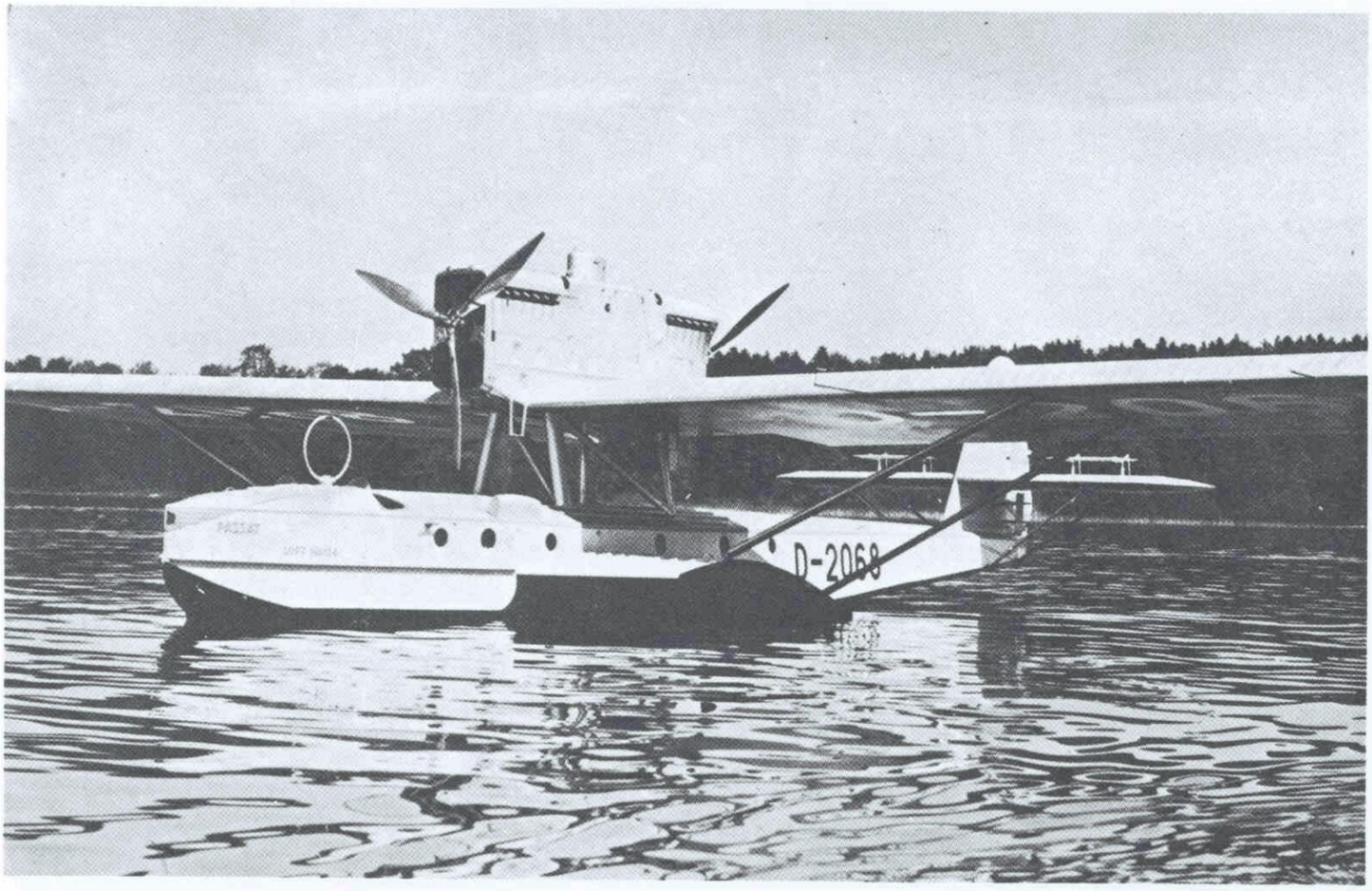
La Escuadrilla y Base de El Atalayón fue mandada desde enero de 1932 hasta abril de 1935 por el capitán don Ricardo Garrido Vecín.

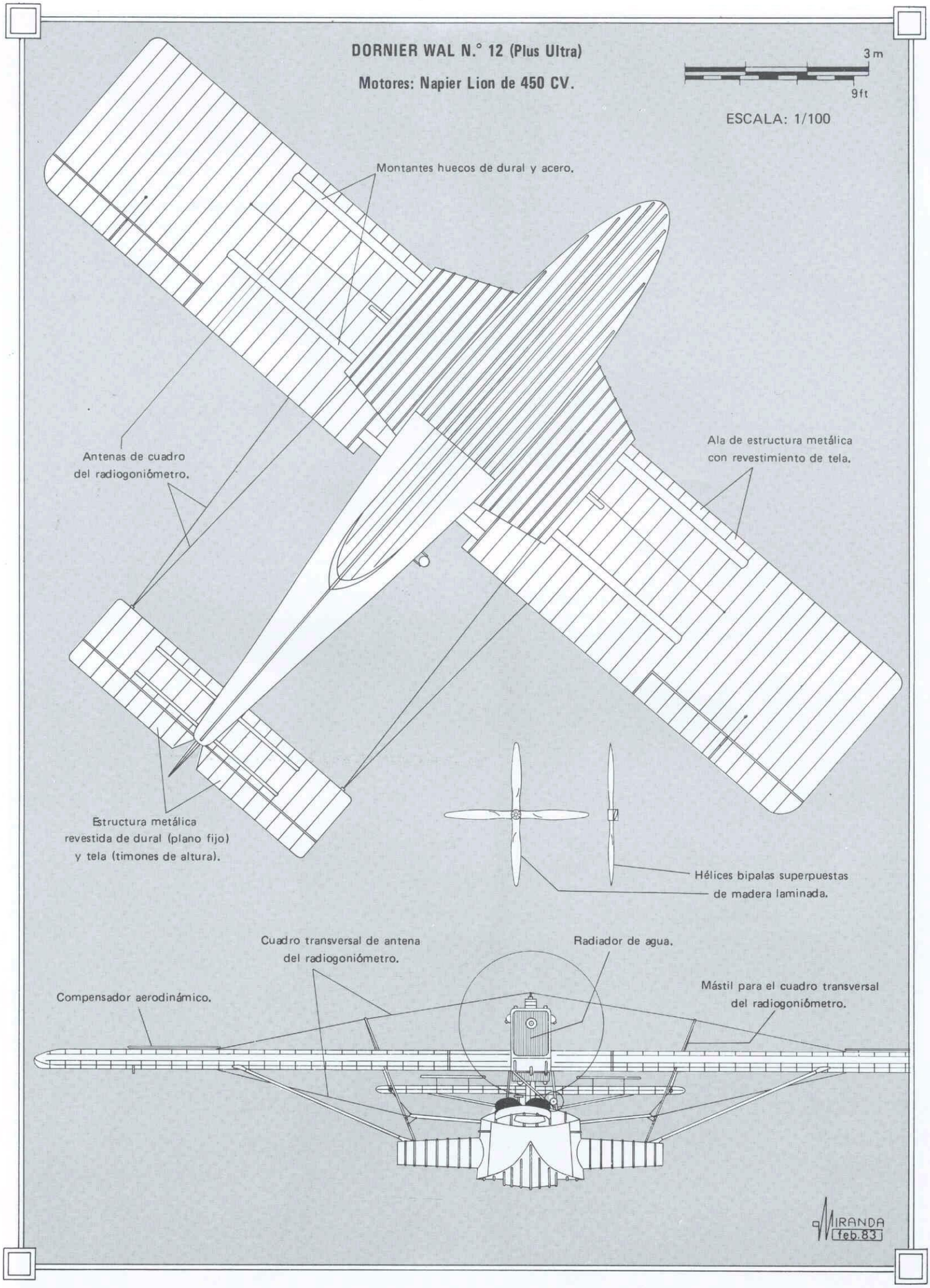
En julio de 1933, los Wal de Los Alcázares y Melilla efectuaron un crucero de instrucción por el Mediterráneo, visitando Valencia, Los Alfaques, Barcelona, Pollensa, varios puntos en Baleares y Ceuta. En 1934, el viaje de instrucción fue más ambicioso, consistiendo en una vuelta a España (30 de junio a 16 de julio) en el sentido de las agujas del reloj, con una interesante etapa sobre tierra, de Santoña a Los Alfaques. El jefe de esta expedición fue Franco, en una fugaz aparición. Un hidro, el W-28, se perdió en accidente, sin daño para la tripulación, en la etapa Huelva-Vigo, reduciendo a doce el número de aparatos participantes. Franco pilotó el W-16 con motores Hispano.

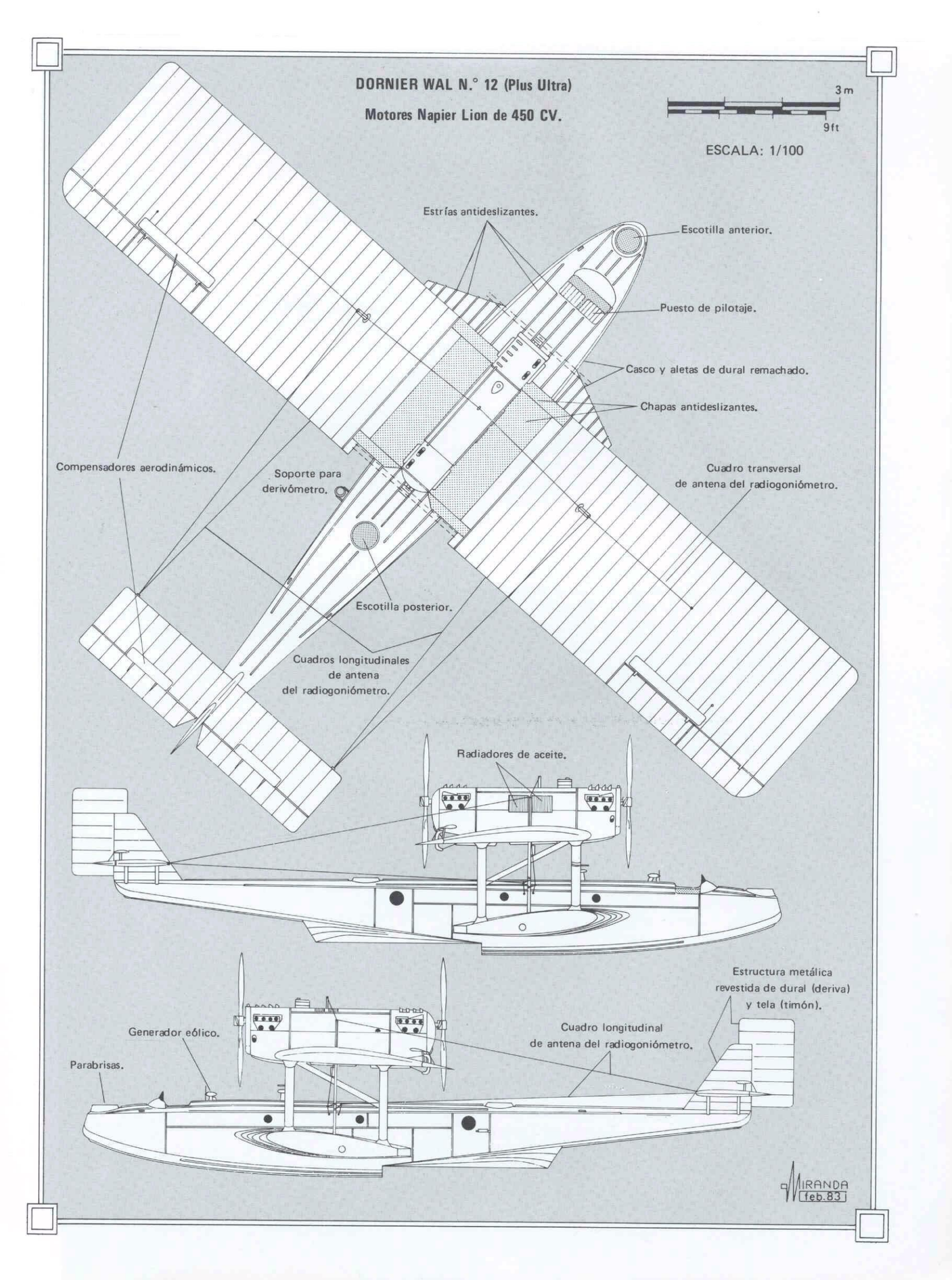
Además del W-28 citado, antes de julio de 1936, se perdieron, según creemos, los hidros W-20 (en 1933) y W-23 (en 1935). En 1936, averías sistemáticas en los reductores de los motores Lorraine (Elizalde A.5) obligaron a suspender los vuelos hacia mayo. En Los Alcázares, el comandante Ortiz voló en junio sólo el W-15. Elizalde no tuvo tiempo de remediar el defecto antes de iniciarse la contienda.

Aeronáutica Naval, por su parte, inició la etapa republicana con su escuadrilla de seis Wal completa, pues CASA entregó el G en febrero de 1931. Este hidro, sin embargo, fue todavía más efímero que el A al que había reemplazado, pues en septiembre se perdió por accidente en aguas de Baleares, sin daño para personas. La Marina contrató tres Wal adicionales a CASA: el H y el I (que al parecer se terminaron en versión escuela) y el J. Los dos primeros se recepcionaron en 1933 y el último en 1933 ó 1934. La Escuadrilla de Bombardeo, como se llamaba en Aeronáutica Naval la de Dornier, pasó de Barcelona a la nueva y espléndida Base Aeronaval de San Javier en 1932-1933. En este último año, los aparatos recibieron números de identificación, además de nuevas matrículas de letras, como sigue: EA-AAB, C, D, E, F, H, I, J, correlativamente numerados de 1 a 8.

El último cliente de CASA en cuanto al Dornier Wal fue la LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas), que encargó dos hidros con motores Napier Lion. Matriculados EC-AAZ (LAPE N.° 19) y EC-YYY (LAPE N.° 20), fueron entregados en el invierno 1934-1935. Con ellos, la LAPE inauguró en mayo de 1935 la línea Barcelona-Palma que, al mes siguiente, se cambió por Valencia-Palma y operó hasta abril de 1936, en que fue suprimida.




DORNIER WAL N.° 12 (Plus Ultra)
Motores: Napier Lion de 450 CV.
3 m
9 ft
ESCALA: 1/100
Montantes huecos de dural y acero.
Antenas de cuadro del radiogoniómetro.
Ala de estructura metálica con revestimiento de tela.
Estructura metálica revestida de dural (plano fijo) y tela (timones de altura).
Hélices bipalas superpuestas de madera laminada.
Cuadro transversal de antena del radiogoniómetro.
Radiador de agua.
Compensador aerodinámico.
Mástil para el cuadro transversal del radiogoniómetro.
MIRANDA
feb.83


DORNIER WAL N.° 12 (Plus Ultra)
Motores Napier Lion de 450 CV.
3 m
9 ft
ESCALA: 1/100
Estrías antideslizantes.
Escotilla anterior.
Puesto de pilotaje.
Casco y aletas de dural remachado.
Chapas antideslizantes.
Compensadores aerodinámicos.
Soporte para derivómetro.
Cuadro transversal de antena del radiogoniómetro.
Escotilla posterior.
Cuadros longitudinales de antena del radiogoniómetro.
Radiadores de aceite.
Estructura metálica revestida de dural (deriva) y tela (timón).
Generador eólico.
Cuadro longitudinal de antena del radiogoniómetro.
Parabrisas.
MIRANDA
feb.83

LOS WAL EXTRANJEROS DE LOS AÑOS TREINTA

Dornier Wal 33 (10 toneladas), modelo estándar para la línea postal sudatlántica de la Lufthansa, que usó un total de seis hidros de esta versión, manteniéndolos en servicio hasta 1938.

Aunque desligada financieramente de Dornier, la fábrica de Marina di Pisa no se desprendió del Wal. En 1931, produjo el Marina-Fiat MF-5, que era realmente una versión civil modernizada del veterano hidro, equipada con potentes motores Fiat A.24R de 750 CV y capacidad para diez pasajeros.

También Aviolanda desarrolló hacia 1930-1931 una versión mejorada del Wal militar (Lorraine 12Ed de 450 CV) que fabricaba desde 1927. Esta nueva versión iba dotada de motores Lorraine 12Fb Courlis de mayor potencia.

Pero donde el Wal apareció en sus versiones últimas, refinando el extraordinario diseño de 1922 hasta sus mayores posibilidades, fue en Alemania, de la que había estado exiliado desde antes de nacer. El 27 de enero de 1931 voló por primera vez el llamado Wal 31, que se diferenciaba de las versiones de Pisa por tener la proa de la canoa en punta, los extremos de las alas redondeados, cola de nueva forma y motores BMW VI de 690 CV. En su versión de pasajeros (con la cabina de pilotos retrasada, como los construídos en Pisa para este empleo), podía transportar 14 en vez de 9. No obstante, fue la versión de gran alcance, con el puesto de pilotaje adelantado, como los militares, la que tuvo un éxito espectacular. Von Gronau usó uno de este tipo, matriculado D-2053, para su segunda travesía del Atlántico vía Islandia y Groenlandia, en el verano de 1931. Dos aparatos similares, reforzados para permitir su catapultaje fueron adquiridos por Lufthansa: el **Passat** (Alisio) y el **Monsun** (Monzón), matriculados D-2068 y D-2069 respectivamente. Su finalidad era el establecimiento de un servicio postal aéreo sobre el Atlántico Sur, cuya preparación debía durar varios años.

Entre julio y noviembre de 1932, von Gronau volvió a ser noticia con su Wal D-2053, llamado **Groenlandwal** por su hazaña del año anterior. Esta vez dio la vuelta al mundo hacia el Oeste; era la primera vez que un hidroavión circunvolaba el globo. Mientras tanto, la Lufthansa hacía convertir el vapor **Westfalen** de 5.000 toneladas en buque-escala, es decir, estación flotante (y móvil) de izado, repostado y catapultaje de hidros.

Para permitir el amaraje de los Wal en alta mar, el **Westfalen** disponía del telón Hein, una banda de lona de 20 x 8 metros remolcada casi en superficie, que creaba una estela relativamente suave. El hidro se acercaba al barco sobre el telón y era izado por una grúa instalada en la popa. La catapulta Heinkel del **Westfalen**, capaz para aviones de hasta 14 toneladas, estaba fija en el lado derecho del buque y apuntando hacia proa.

En mayo de 1933 llegaron a Cádiz el **Westfalen** y los Wal **Passat** y **Monsun** (éstos, en vuelo desde Alemania). El día 10 se realizaron en la bahía gaditana pruebas de lanzamiento con catapulta, observadas con enorme interés por aviadores y técnicos españoles. Con los dos hidros a bordo, el **Westfalen** llegó a Bathurst, en Gambia (colonia británica) que sería el punto de partida para los vuelos postales transatlánticos de la Lufthansa. Tras algún catapultaje de prueba, el **Westfalen** zarpó para situarse más o menos en el punto medio del recorrido Bathurst-Natal (Brasil). El 6 de junio, el **Passat**, pilotado por Blankenburg, despegó de la ría de Gambia y voló los 1.550 km. que lo separaban del **Westfalen** sin novedad. Izado a bordo, fue repostado y catapultado, llegando a Natal, con lo que terminó felizmente el primer vuelo de ensayo transatlántico con este sistema. El día 23, el **Passat** volvió a Bathurst por el mismo método. En el resto del año, la Lufthansa completó sus vuelos preparatorios y quedó en condiciones de comenzar el tráfico postal regular Alemania-Sudamérica para principios de 1934.

Dornier, por su parte, desarrolló una versión de mayor alcance del Wal Do J II (como se llamaba el tipo construido en Alemania para distinguirlo del Do J original de Pisa). El llamado Wal 33 tenía motores BMW VIU con reductor, mayores dimensiones y peso (10 toneladas), cabina cerrada para los pilotos y un alcance de 3.600 km. De momento, el D-2399 **Taifun** era el único disponible de este tipo, y comenzó la campaña de vuelos regulares de 1934 con los ya mencionados Wal de 8,5 toneladas **Passat** y **Monsun**. Posiblemente, el **Taifun** no alcanzaba originalmente el peso al despegue de 10 toneladas, pero debió ser luego modificado a la configuración de los siguientes Wal 33.

El 3 de febrero de 1934, un rápido Heinkel He 70 voló el primer correo transatlántico regular de Stuttgart a Sevilla. El Tablada, un Junkers Ju 52/3m tomó el relevo hasta Gando. Allí, uno de los tres Wal se hizo cargo hasta Bathurst. El día 7, Blankenburg voló el **Taifun** hasta el **Westfalen**, llegando el día 8 a Natal. El servicio quedó establecido a base de un vuelo de ida y vuelta cada 14 días.

En septiembre, un segundo buque-escala, el **Schwabenland** (con la catapulta a popa) entró en servicio. Para entonces, Lufthansa contaba ya con suficientes Wal 33 de 10 toneladas para suprimir el barco a media ruta. De estos hidros, Lufthansa adquiriría en total seis, contando el **Taifun** original. Este mismo mes de septiembre, los esforzados **Passat** y **Monsun** fueron retirados. Desde los últimos meses de 1934, el **Schwabenland** se situó frente a Bathurst y el **Westfalen** ante la isla de Fernando Noronha. Los Wal 33 emprendían la travesía catapultados (porque sólo así podían despegar con su peso total de 10 toneladas).

Durante 1935 y 1936, los Wal 33 continuaron el servicio sudatlántico con regularidad ejemplar. Si en 1934 el número de travesías había sido de 47, en los dos años siguientes fue respectivamente de 80 y 75. Las travesías números 100 y 200 tuvieron lugar el 25 de agosto de 1935 y el 12 de diciembre de 1936. Desde los últimos días de marzo de 1935, el servicio se hizo semanal, saliendo de Berlín los sábados por la noche y llegando a Barcelona y Sevilla los domingos (por la mañana y por la tarde, respectivamente). Recurriendo al vuelo nocturno en las etapas terrestres se lograba tener el correo en Pernambuco los martes y en Río los miércoles. En abril de 1936 se botó el tercer buque-escala de la Lufthansa, el **Ostmark**; un cuarto estaba en construcción, pues Lufthansa tenía ambiciosos proyectos para el Atlántico Norte.

Del Wal, Dornier había desarrollado un hidroavión de aerodinámica más refinada y dotado de motores Jumo 205 Diesel, el Do 18, cuyo primer vuelo había tenido lugar el 15 de marzo de 1935. Entre septiembre y octubre de 1936, dos Do 18 realizaron 8 travesías del Atlántico Norte, entre Azores y Nueva York, con catapultaje a la salida. Desde 1937, los Do 18 (cuatro en total) compartieron los vuelos del Atlántico Sur con los Wal 33. Este año, si no erramos, se efectuaron 104 travesías sudatlánticas (66 con Wal y 38 con

Do 18). Todavía en 1938, el Wal compartió la línea meridional con los Do 18 y los cuatrimotores de flotadores Blohm Voss Ha 139 (ensayados en 1937 en el Atlántico Norte, cuya línea no llegó a consumarse por falta de acuerdo americano). Cuando el Wal 33 fue retirado, había realizado 328 travesías.

La única versión militar del Wal construida en Alemania (y la última de su largo desarrollo) fue el llamado Militärwal 33 o Dornier Do 15. Con motores BMW VI sin reductor, correspondía al Wal civil de 8,5 toneladas en dimensiones y peso. Su empenaje vertical era de nuevo diseño y tenía un armamento de tres ametralladoras y cargas de profundidad contra submarinos. La Marina Alemana adquirió 25 ó 26 entre 1933 y 1935.

LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA Y DESPUES

El 18 de julio de 1936, Aviación Militar poseía 15 Dornier Wal, de los que dos (W-15 y W-16) tenían motores Hispano 12Lbr de 600 CV y el resto Elizalde A.5 (Lorraine 12Ed) de 450 CV. Todos los Wal Lorraine, como sabemos, estaban inmovilizados por un problema del reductor del motor. Los Wal militares estaban en Los Alcázares y El Atalayón, con algunos posiblemente en el Destacamento de Pollensa.

Aeronáutica Naval tenía sus ocho Wal (todos Hispano 12Lbr) distribuidos entre San Javier (cuatro aparatos), Barcelona (uno) y Cádiz (tres en la fábrica).

Además existían los dos Wal Napier de LAPE.

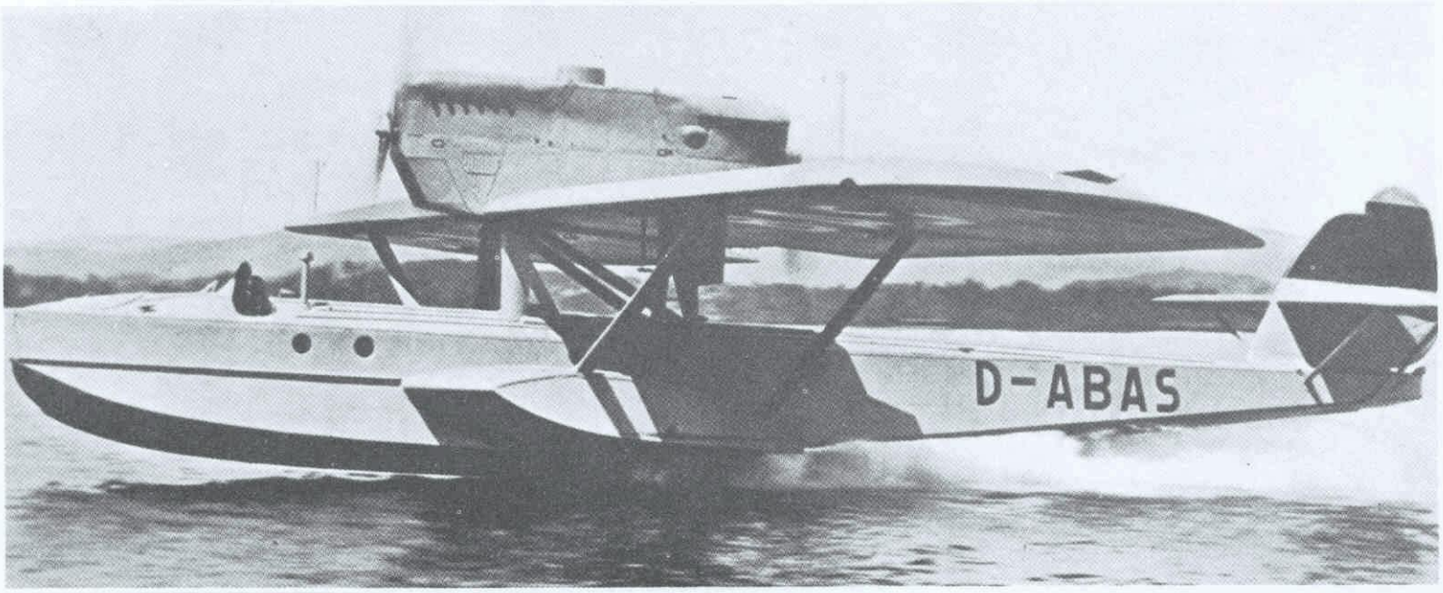
El reparto geográfico hizo que en poder republicano se encontraran inicialmente cinco Wal militares (el W-15 Hispano y cuatro Lorraine inmovilizados), cinco navales y los dos de LAPE. Total, doce aparatos, de los que cuatro estaban fuera de servicio. Los nacionales disponían de diez Wal militares (el W-16 Hispano y nueve Lorraine inmovilizados) y tres navales (D-4, D-5 y D-8) en la fábrica de Cádiz. Total, trece aparatos.

Los nacionales procedieron a instalar en los Wal Lorraine motores Isotta-Fraschini Asso 500 obtenidos de Italia, con lo que pusieron en vuelo los hidros de El Atalayón y tal vez de Pollensa.

La actividad de los Wal republicanos fue, por lo que sabemos, escasa, limitándose a algunas apariciones, al principio de la contienda, en Mallorca y el Estrecho.

Por el contrario, los Wal de los nacionales desarrollaron una apreciable actividad en el Estrecho, el Cantábrico y el Mediterráneo. El primero en prestar servicio fue el D-8 naval, que comenzó a transportar tropas de Regulares desde Ceuta a Algeciras a partir del 20 de julio, pilotado por el teniente de navío Ruiz de la Puente. Luego se le unieron el D-5 y el D-4; entre los tres pasaron un tabor completo de Regulares en los días del famoso puente aéreo. En cada vuelo, el Wal pasaba doce o trece hombres, aparte de la tripulación. Los Dornier, con tres Savoia S.62 llegados de Marín, formaron una escuadrilla mixta en Cádiz y Ceuta, al mando de Ruiz de la Puente, realizando numerosos servicios de reconocimiento. Esta unidad era, en octubre, la única de hidros de los nacionales.

La última versión del Dornier Wal fue el Militärwal 33 o Dornier Do 15, para la Marina alemana.



CARACTERISTICAS DE ALGUNAS VERSIONES DEL DORNIER WAL

TIPO	AÑO	FABRICANTE (S)	MOTORES	ENVERGADURA (m)	SUPERFICIE (m^2)	PESO TOTAL (Kg)	VELOC. MAXIMA (Km/h)	NOTAS
Militar Do J	1923	CMASA	Rolls-Royce Eagle IX (2 x 360 CV)	22,5	96	5.700	180	Usado por España en Marruecos.
Pasajeros Do J	1924	CMASA	Rolls-Royce Eagle IX (2 x 360 CV)	22,5	96	5.700	185	9 pasajeros.
Militar Do J	1925	CMASA	Napier Lion (2 x 450 CV)	22,5	96	6.800	197	**Plus Ultra**, llegó a despegar con un peso total de 7.125 Kg.
Militar Do J	1928	CMASA, Aviolanda, CASA	Lorraine 12 Ed (2 x 450 CV)	22,5	96	6.200	205	El más abundante en España. Durante la guerra, cambio a motores Isotta.
Correo Do J II (8,5 t)	1931	Dornier	BMW VI (2 x 690 CV)	23,2	96	8.500	225	Primer Katapultwal (Lufthansa).
Correo Do J II (10 t)	1933	Dornier	BMW VI U (2 x 690 CV)	27,2	112	10.000 (catapulta)	220	Katapultwal standard.
Militar Do 15	1933	Dornier	BMW VI (2 x 690 CV)	23,2	100	8.500	230	Marina alemana.

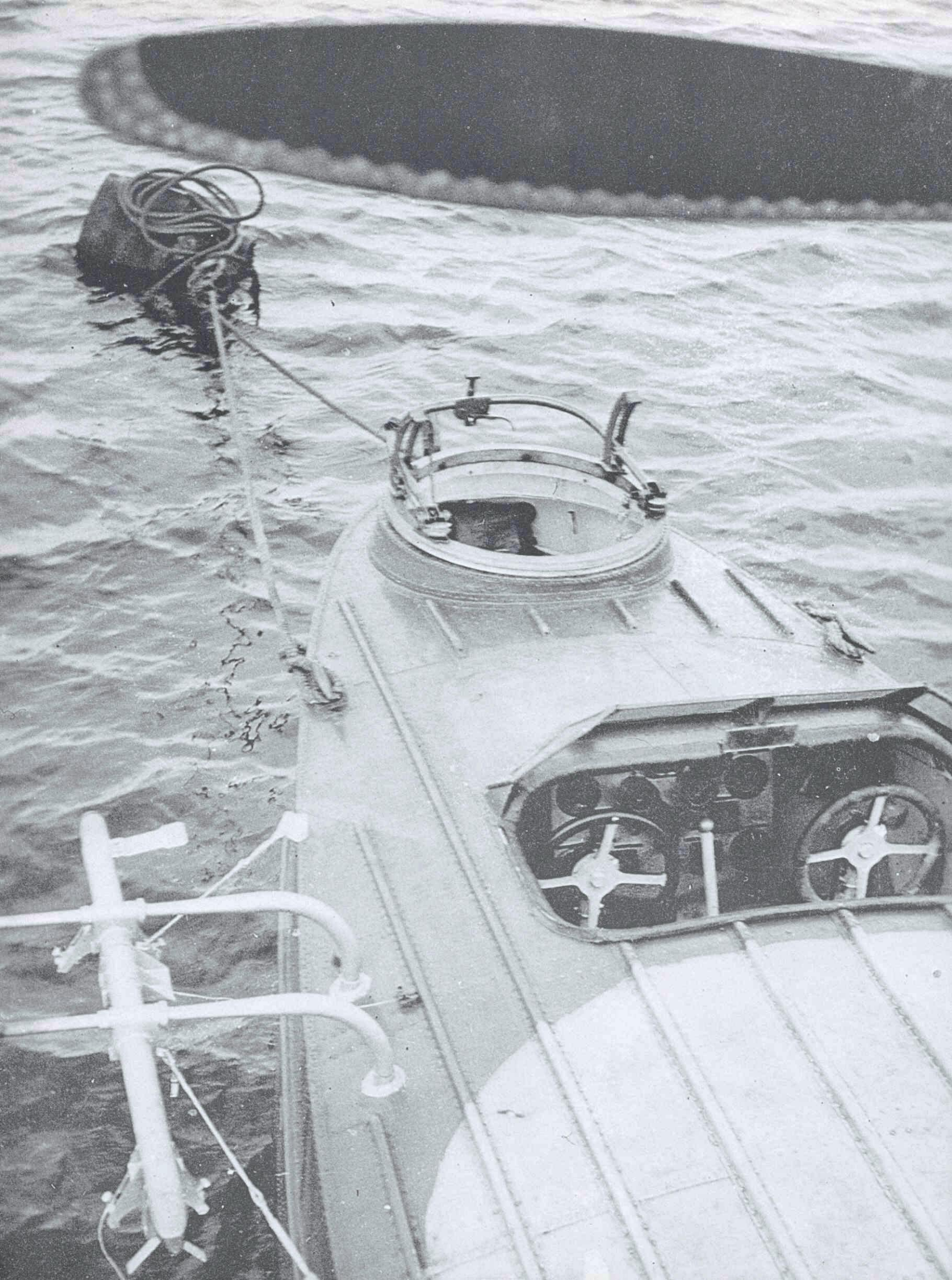
En noviembre, al disponerse ya de algunos Wal militares remotorizados con los Isotta-Fraschini, se formó el Grupo 1-G-70 con dos escuadrillas: la 1-E-70, que era la de Ruiz de la Puente, y la 2-E-70, exclusivamente de aparatos de Aviación Militar. Para el ataque a submarinos, los Wal fueron dotados de cargas de profundidad producidas localmente por el ingeniero aeronáutico don Felipe Lafita, inspector de Aeronáutica Naval en la fábrica CASA de Cádiz.

En abril de 1937, el veterano piloto de la Patrulla Atlántica, comandante Martínez Merino, tomó el mando del 1-G-70. En mayo, la 1-E-70, mandada por el capitán don Enrique de la Puente (no confundir con el infortunado marino Ruiz de la Puente, muerto en accidente en Pollensa en febrero), fue enviada al Ferrol, yendo con ella Martínez Merino. Por estos días volaba también en Baleares algún Wal nacional.

La Escuadrilla 1-E-70 cooperó en el bloqueo de los puertos gubernamentales del Cantábrico hasta octubre. Durante sus casi seis meses de campaña en el Norte, estuvo estacionada sucesivamente en Ferrol y Ribadeo, Bilbao (Las Arenas) y Santander. En noviembre, el 1-G-70 pasó de Cádiz a Alcudia (Mallorca). En 1938 parece que hubo una tercera escuadrilla de Wal, la 3-E-70, en el Atalayón. En diciembre se encontraban en dicha base tanto la mencionada escuadrilla como la 1-E-70, como si los sufridos Wal hubieran de terminar su vida militar donde la comenzaran quince años antes. Así fue, en efecto, pero no todavía. Los Wal españoles habían de volar (al menos, alguno de ellos) ¡otra docena de años!

Llegada la paz en abril de 1939, todos los Dornier Wal (si no lo estaban ya) se concentraron en la que algo después se llamó 51 Escuadrilla de Hidros, con base en El Atalayón. Había entonces en inventario 12 aparatos de este tipo (dos de ellos, de recuperación ex-gubernamentales). Posiblemente se repararon o recuperaron todavía dos más, pues en una lista fechada el 1 de marzo de 1940 figuran 14 Wal. En este mes se creó en Canarias la 54 Escuadrilla, con algunos de estos hidros. Esta unidad, que parece siempre fue muy reducida, quedándose en ocasiones inmovilizada por problemas de material, fue suprimida, según nuestros datos, hacia junio de 1946.

En las entrañables aguas de la Mar Chica, los últimos Wal, unos procedentes de Aeronáutica Naval con motores Hispano-Suiza 12Lbrs y otros de Aviación Militar remotorizados con los Isotta-Fraschini Asso 500, continuaron trazando sus líquidos surcos para colgarse del aire con serena dignidad hasta por lo menos 1950. Desde 1945 habían sido denominados, en el nuevo



código del Ejército del Aire, HR.1 (hidro de reconocimiento núm. 1). En un estadillo de febrero de 1946 figuraban todavía siete Dornier Wal. Cinco de estos eran los numerados HR.1-4, 5, 17, 21 y 34. Los dos primeros debían ser los navales de misma numeración. El 17 y el 21, casi sin duda, eran los que habían ostentado dichos números desde su recepción por Aviación Militar. En cuanto al HR.1-34, pudo ser uno de los recuperados al fin de la guerra y renumerado; tal vez uno de LAPE remotorizado. La última baja por accidente de que tenemos noticias es precisamente la de este hidro, ocurrida el 25 de septiembre de 1950; pero no nos consta de forma definitiva que fuera el último. Como en muchos otros puntos tratados en este trabajo, queda abierta la oportunidad de completar y precisar a los entusiastas de la historia aeronáutica, que cada día son más numerosos y competentes en España.

BREVE EPILOGO

Hemos recorrido aceleradamente los casi treinta años de vida del Dornier Wal, hidroavión que comenzó su carrera activa en Melilla y allí realizó su último vuelo. Que nosotros conozcamos, sólo un Wal se conserva en el mundo: el **Plus Ultra**, en Buenos Aires.

Nos hubiera gustado dar cifras fiables de producción del Wal, pero no conocemos ninguna respaldada por fuentes autorizadas de manera segura. En varias publicaciones, sin embargo, se ha mencionado la cantidad aproximada de 300 aparatos, que nos parece razonable. En Italia se hicieron unos 150 y en España, ciertamente, 29. El resto debe repartirse entre Holanda, Alemania y Japón (que adquirió también la licencia)■

BIBLIOGRAFIA

Dornier, A Documentation on the Dornier Company History, Dornier GmbH, Friedrichshafen, 1983.

Dornier Flugzeuge/Aircraft (bilingüe), Dornier GmbH, Friedrichshafen, 1983.

Alas (revista), Madrid, 1922-1931.

Aérea (revista), Madrid, 1923-1931.

Revista de Aeronáutica, Madrid, 1932-1936.

Jane's All the World's Aircraft, Londres, 1922 a 1933.

Gomá Orduña, José, **Historia de la Aeronáutica española** Tomo II, Madrid, 1951.

Guardia, Rafael de la, **Crónica de la Aeronáutica Naval española**, Editora Nacional, Madrid, 1977.

Heimann, Erich, H., **Die Flugzeuge der Deutschen Lufthansa, 1926 bis heute**, Notorbuch Veriag, Stuttgart, 1980.

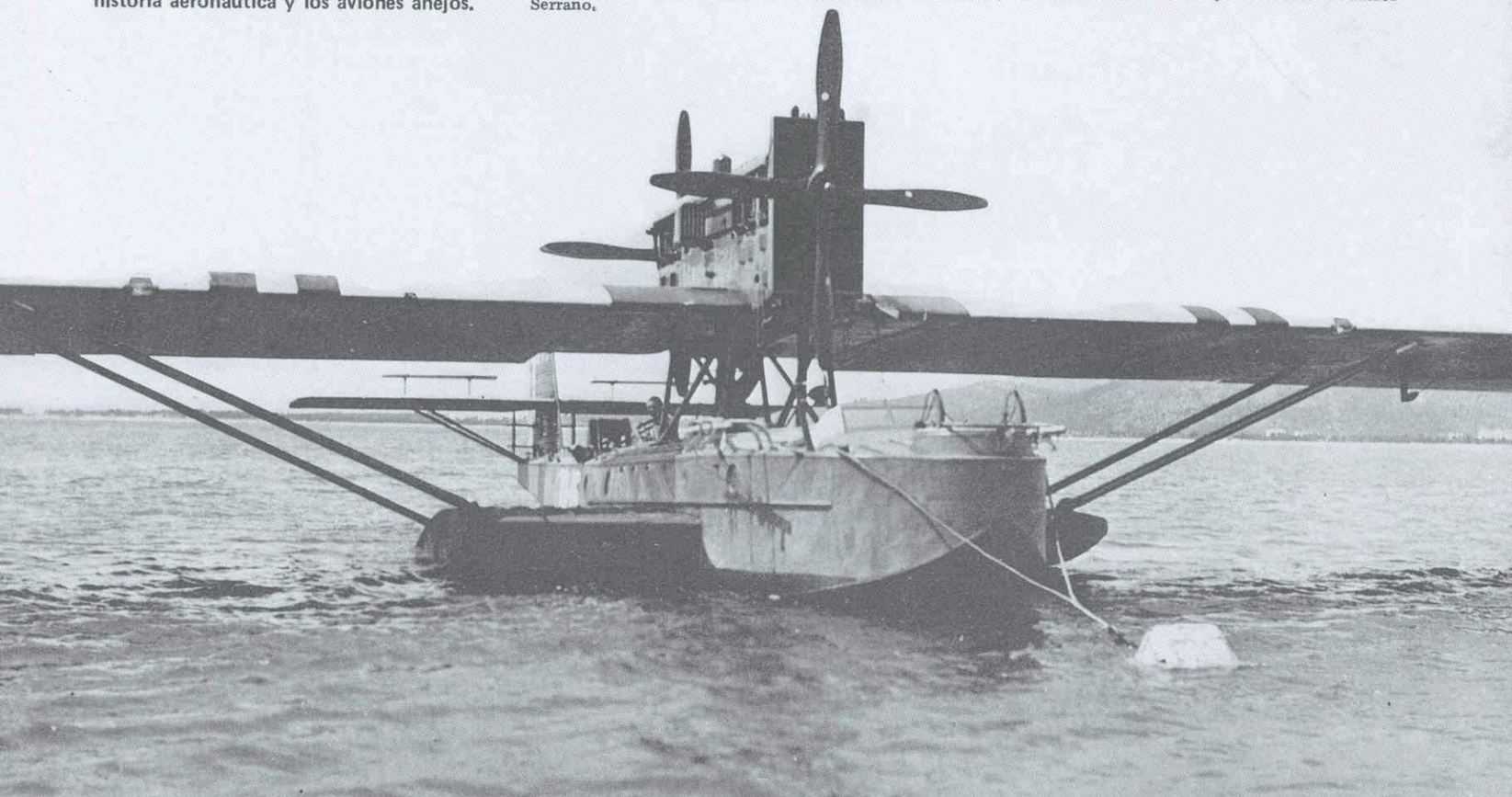
Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos, **Grandes vuelos de la Aviación Española**, Espasa-Calpe, Madrid, 1983.

Expedientes personales de varios aviadores españoles, incluyendo a Ramón Franco, Rafael Llorente, Juan Ortiz y otros. Archivo Histórico del Aire, Villaviciosa de Odón.

NOTA DE AGRADECIMIENTO

El autor desea expresar su gratitud a cuantos le han ayudado a obtener la información necesaria para este trabajo, particularmente a Jesús Salas Larrazábal, Emilio Herrera Alonso y José Luis González Serrano.

Un Dornier Wal utilizado por la Aviación Nacional en la Guerra Civil española. Nótense, en los costados de la canoa, los lanzacargas de profundidad para la lucha antisubmarina. Este aparato parece llevar la identificación 70-16, lo que podría significar que era el veterano W-16 de 1929. No obstante, sus hélices giran a izquierdas (los Hispano 600 CV giraban a derechas). Puede que se trate de motores Isotta-Fraschini. Un problemita para los aficionados a la historia aeronáutica y los aviones añejos.



PRIMER PREMIO DE FOTOGRAFIA UNICA: "Primeras medallas Militares a Aviadores"

FALLO DEL CONCURSO DE FOTOGRAFIAS HISTORICAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA

En Madrid, a 20 de marzo de 1984 reunido el Jurado para la concesión de los Premios del Segundo Concurso de Fotografías Históricas de la Aviación Española formado por el Coronel don Emilio Dáneo Palacios, el Coronel don Emilio Herrera Alonso, Coronel don José Warleta Carrillo, Coronel don Jaime Aguilar Hornos, Comandante don José Clemente Esquerdo, Comandante don Andrés Murillo Santana y don José A. Delgado Vallina y presidido por el General Presidente del IHCA don Abundio Cesteros García, se conceden los siguientes premios:

a) PREMIOS DE FOTOGRAFIA UNICA:

PRIMER PREMIO, dotado con 25.000 pesetas, a la fotografía titulada "Primeras Medallas Militares a Aviadores" de don Luis I. de Azaola Reyes.

SEGUNDO PREMIO, dotado con 15.000 pesetas, a la fotografía titulada "Pilotos de la Legión Cóndor en la Cenia con el General Franco" de don Patrick P. Laureau.

TERCER PREMIO, dotado con 10.000 pesetas, a la fotografía titulada "El Teniente Hevia en Su FW-190" del Tte. Col. don Francisco J. Gómez Carretero.

b) PREMIOS COLECCION DE FOTOGRAFIAS

PRIMER PREMIO, dotado con 35.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por don Justo Miranda Fernández sobre el "Potez 542 en la Guerra Civil Española".

SEGUNDO PREMIO, dotado con 20.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por don Luis I. de Azaola Reyes con el título "Aquellos Sesquis".

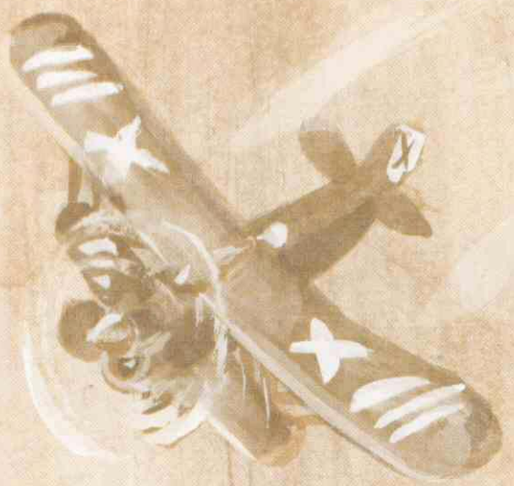
TERCER PREMIO, dotado con 15.000 pesetas se declara desierto.

ACCESIT, dotado con 10.000 pesetas, a la colección de fotografías presentadas por don Luis I. de Azaola Reyes sobre "La Guerra Civil Española en el Aire".

DOS ACCCESIT restantes de 10.000 ptas., declarados desiertos.

AÑORANZAS

GERARDO GARCIA GUTIERREZ



AÑORANZAS

Visto desde la perspectiva de la situación de retiro, los largos años dedicados a una vida aeronáutica están cuajados de recuerdos y anécdotas, la mayoría de ellos agradables y simpáticos que no desaparecen pese al mucho tiempo transcurrido, revividos con frecuencia en reuniones de compañeros en las que se oye muchas veces "¿te acuerdas...?" .."¿recuerdas aquel día...?" ..Pues bien, eso, revivirlas, pero, sólo, ante unas cuartillas, sin apuntes previos de ninguna clase (de aquí posibles "gazapos") es lo que voy a intentar hacer con más o menos suerte, con más o menos acierto literario, bajo el título genérico de AÑORANZAS intentaré plasmar alguna etapa concreta de mi vida aeronáutica. Por ejemplo:

EL CURSO DE CAZA

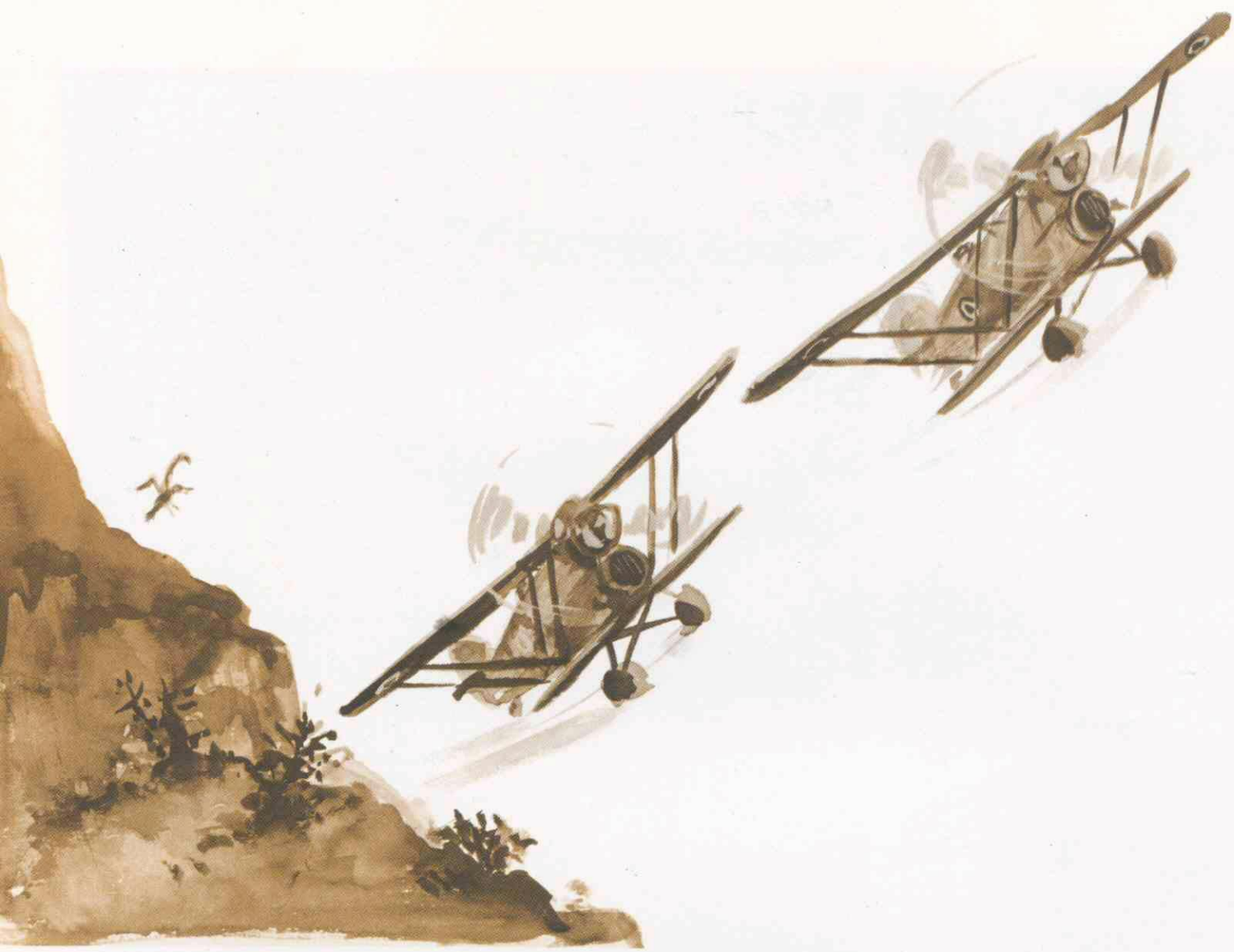
El hecho de haber sido designados para hacer el Curso de Caza, una vez terminado el de "transformación" en la Primavera de 1944, un grupo de Cabos 1.° Pilotos de Complemento, cuando tantos Oficiales Profesionales estaban deseando hacerlo, con nuestras 60 escasas horas de formaciones con Bücker, que precedieron a la suelta en Fiat, al ver con asombro como el jefe nos conminaba continuamente a acercarnos más y más, y cómo, alternativamente, el punto derecho o izquierdo tenían que vigilar tanto al jefe como al Monte de Morón donde gustaban de llevarnos para regodearse con nuestro, yo diría, PANICO, viendo el monte tan cerca del plano como vuelo (las mías 53 exactamente) aún hoy constituye una incógnita para mi y en su día una agradabilisima sorpresa; la única justificación que se me alcanza es la de nuestra juventud... entonces.

Yo, particularmente, hubiese preferido hacer el Curso de Bombardeo, si es que entonces se llamaba así, pues las pasadas de algún Ju 88 de Albacete a nuestros predios de San Javier, levantaban mi ánimo y deseos de volarlos más allá de toda imaginación; pero "radio macuto", de tanta credibilidad entre nosotros, y que increiblemente, tantas verdades adelantaba, decía que los de "bombardeo" irían a Alcantarilla para hacer sólo un curso teórico y que de volar nada (como así resultó), así que heme aquí embarcado en la aventura de la CAZA, y a Morón, Escuela de Caza en aquel entonces.

El Curso, solo y exclusivamente de vuelo, estaba dividido en dos "tablas" y nuestra llegada coincidia con la 2.ª Tabla de los compañeros de las Escuelas de Sur, que, sin problemas de hélices, como tuvimos nosotors con los "Pavos", habían terminado Transformación más de un mes antes, poniéndonos los primeros días "los dientes largos" con sus maniobras en los "Chirris".

Allí estaban esperándonos los Barañano, Lorenzo, Luca de Tena ("Luquitas" mi profesor de Fiat) Vigueras, además de otros profesionales y los Aflérecés de Complemento Juliá y Campoy, cuya suerte (inada menos que Profesores de la Escuela de Caza!) todos los de Complemento envidiábamos, y como Jefe Acctal. de la Escuela, el Comandante Senra, pues Salvador se encontraba convalenciente de las lesiones de un salto en paracaídas; también son dignos de recordar los "hombres T", Sainz de Rozas y Manzano, que habiendo causado baja en el Curso esperaban pacientemente la autorización para regresar a sus destinos, mientras, bajo un implacable sol de verano, agitaban las banderas verde, blanca o roja, según las circunstancias de la aproximación a "su" T; afortunadamente para ellos no nos acompañaron todo el Curso.

Nuestra primera sorpresa ocurrió en las



el del jefe, con una sonrisa burlona de éste viendo nuestro gran apuro.

Llega al fin la suelta en Fiat con su nerviosismo de pies (¡aquel "virata" y "esbandamento"!) y su poca visibilidad en la parte final de la aproximación, con sus tomas y despegues obsesionados con las banderas del "hombre T" (afortunadamente eran descomunales) tanto, que alguien, parodiando a Muñoz Seca modificó la "secuencia" de las siete y media así:

La T, artilugio vil
que has de buscar medio a ciegas
pues la enfilas cien veces, mil
y de las mil ves febril
que te pasas o no llegas
y el no llegar da dolor
porque indica que mal tasas
y has de meter motor
más ay de ti si te pasas
si te pasas es peor.

como le pasó a Montero, que entrando muy largo llegó hasta el camino que había al final del campo, se lo saltó y dejó el Fiat pinchado con el buje en el suelo; al dar la novedad al Comandante, éste, muy "interesado" por su salud preguntándole si se encontraba bien: sí, sí, mi Comandante y éste de nuevo ¿pero bien de verdad? ... yo creo que quince días de descanso en el calabozo no le vendrían mal; recuerdo que éramos Cabos 1.° y a propósito de nuestros galones que nos resistiamos a colocar en sus dimensiones correctas a más de uno sorprendió el Comandante con un "regalo" de un metro de galón para colocar 50 cms en cada manga (bueno, un poco menos pues había que colocar algo en la "galleta")... que nos descontaron de la primera paga.

Pero el "Chirri" tenía su aquel... aquel "motorino" con su ruído tan característico, que proporcionaba el aire a presión para la puesta en marcha y que cuando ésta fallaba había que esperar varios minutos hasta conseguir de nuevo la presión necesaria acompañados por su simpático soniquete... aquel "piu cento" (más cien, los H.P. que ganaba el motor al actuarlo, una versión anticipada a su modo de la post-combustión) o "taca" una segunda posición de los gases a fondo, que sólo se debía utilizar en contados casos de apuro en combate aéreo y que según unos había quién lo utilizaba durante todo el combate y según otros, aunque los gases mantenían ese recorrido adicional el sistema estaba desactivado y ni "piu cento" ni nada; no sé lo que habría de verdad en cada caso.

El calor era intensísimo (15 de mayo - 15 de julio), el agua no escaseaba, pero el depósito de uralita estaba colocado en lo alto del hangar; al terminar los vuelos a las dos de la tarde y romper filas, las carreras eran de olimpiada, no porque se acabase el agua para la ducha que era abundante, repito, sino porque a partir del 3° ó 4° que agotaban la de las cañaerias el agua salia a 60° ó 70° que es la que alcanzaba en el depósito (y sin inventarse aún la energía solar).

Precisamente, por el excesivo calor, se nos permitía volar en pantalón corto y en camisa, sin cazadora donde normalmente llevábamos el distintivo, hasta que un día a alguien se le ocurrió hacer un aterrizaje "forzoso" al lado del pueblo El Coronil, y era tal la "pinta" que llevaba y su falta de documentación que no se atrevió a salir de la Bücker para dar cuenta a la Guardia Civil hasta que se acercó un potentado de los que entonces tenían coche y lo llevó al Cuartel y luego a la Escuela. Por la tarde, mientras nosotros celebrábamos en el bar el feliz término del percance, y los de mantenimiento desmontaban el aparato para su traslado, el Comandante, de riguroso incógnito, se presentó en el pueblo, y muy poco le costó que los vecinos, aún no repuestos de la emoción de la mañana, le contasen como había estado dos horas (ya se sabe que los andaluces tienen fama de exagerados) dando pasadas bajísimo, creyendo que en cada una se estrellaría, diciendo adiós con la mano a todo el mundo... mire, mire como dejó ese alero en la último pasada... ¡que suerte que no le pasase nada, señor!

Al día siguiente, mientras el interfecto entraba en el calabozo, salía para Madrid una propuesta de baja en el curso, que para su desgracia aceptaron, con lo que él no voló más y nosotros tampoco.... en el cómodo "traje de verano" anterior.

El comedor de tropa lo teníamos al lado opuesto del campo y a la hora de la comida surgía siempre el dilema: cruzar por

derecho haciendo 800 metros o rodear el campo, con un sol de justicia haciendo 3 kms; motivo: el arriendo de los pastos del campo al propietario de una vacada con unos toros negros, cuernicortos como bisontes, de un aspecto acongojante y que casi antes de parar motor el último "chirri" ya ocupaban el campo de vuelo.

Las Tablas 1 y 2 se fueron realizando sin complicaciones aunque por desgracia con un accidente grave: el de Tarodo, quién, muy cerca de la T capotó a cámara lenta, pero con la mala suerte de partirse una vértebra cervical (no pudo ni soltarse el atalaje una vez boca abajo) y pese a que en la "Tai fún" lo llevaron inmediatamente a Sevilla, en el Pabellón Vasco nada pudieron hacer por él y al día siguiente fallecía.

Una clase muy curiosa, aunque muy corta en tiempo pues no duraba más allá de 20 minutos, era la "caza de paracaídas" donde individualmente se daban pasadas y virajes muy ceñidos sobre un pequeño paracaídas de unos 80 cms. de diámetro que se lanzaba fuerte hacia el plano para que no se enganchase en la cola, a unos 1.000 metros de altura, y revolviéndose enseguida para no perderlo de vista, se le daban tantas pasadas como se pudiera, cada vez más bajo, acompañándole en su descenso hasta una altura prudencial y luego se le seguía con la vista hasta el suelo, pues nada más tomar tierra había que salir "por pies" a recuperarlo, cosa nada fácil, pues los lugareños se apoderaban de ellos frecuentemente para al día siguiente cambiárselo a Senra por una cajetilla de "cigarrillos al cuadrado", tan escasos en aquellas fechas de racionamiento; y aunque perderlo en el suelo no era un deshonor sí lo era perderlo en vuelo, por lo que más de uno, habiéndolo hecho, se infló a dar pasadas al punto teórico donde el creía que debía estar, siendo admirada su "habilidad" tanto por alumnos como Profesores (pues la clase se desarrollaba en la vertical del Campo), y su insistencia, lo que le llevaba a prolongar la clase mucho más de lo normal al no tener referencia en el descenso para las sucesivas pasadas. También las clases de acrobacia se hacían en la vertical del campo y eran una prueba más de nuestra poca experiencia en el Fiat; como la lección de "imperiales" que nos hizo el primer suelto en acrobacia de nuestra Tabla, Galve, y que al felicitarle por sus magníficos imperiales nos dice todo enfadado ¡si ya quería hacer looping y no me salió ni uno!

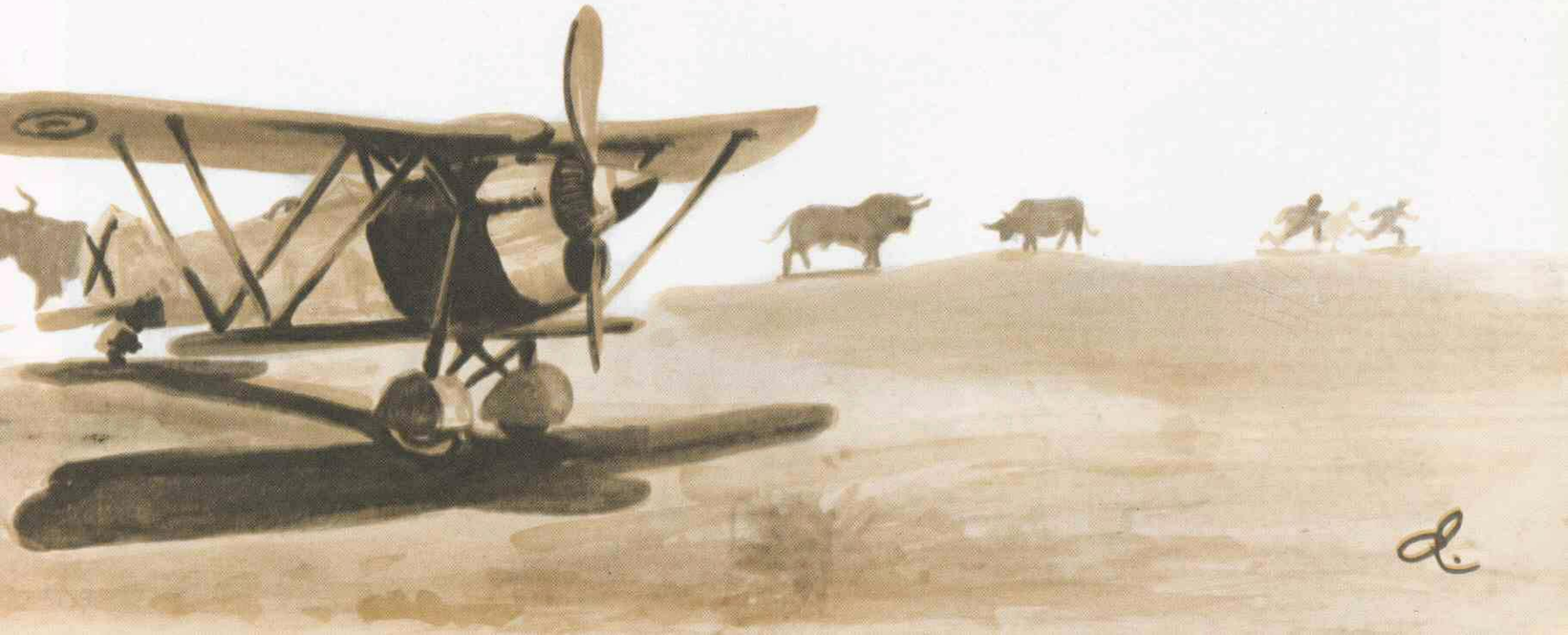
Las persecuciones y combates, en una inferioridad de condiciones manifiesta por nuestra parte, que muchas veces no conseguía compensar nuestra juventud y "bemoles", fueron motivo de más de una "visión negra" e incluso entradas en barrena, como la de Torres Marín que se salvó en paracaídas, con gran alegría nuestra, que le vimos saltar mientras el Fiat caía en una barrena muy rara: es la única barrena plana que he visto en mi vida.

Las clases más divertidas eran las de tiro fotográfico (no hicimos en absoluto ninguna clase de tiro real) en las que el "Proto" después de una pareja muy movida, hacía de blanco para que nosotros le diésemos unas pasadas de cola y de costado mientras se disparaba la "amefoto" (¿se llamaba así?) y que luego en tierra una vez reveladas, servían para comprobar el centrado y distancia del tiro; algunas tan próximas, como la foto de carnet que le hizo Pol a Campoy, que lo vio tan cerca, tan cerca, que "chaqueteó"...

La única clase temida por todos era la "prueba" en la que el Comandante nos demostraba una vez más que no sabíamos volar el Fiat en formación, ya que tanto de punto derecho como izquierdo (nos hacía volar en ambos) al poner su Fiat a la mínima velocidad en vuelo conseguía que nos "cayéramos" o nos pasásemos de largo, lo que él celebraba diciéndonos adiós con su manecita y una sonrisa irónica; luego en el "combate" había de todo, pues su muy superior experiencia no compensaba a veces nuestra juventud y amor propio y más de uno consiguió "comerle la cola".

Nuestra felicidad hubiese sido completa si hubiésemos conseguido volar el "Messer" de los que había varios en un hangar, del modelo "G", bastante modernos, pero que no se volaban por la falta total de repuestos. Tuve ocasión de volar el "Messer" andando el tiempo en el INTA pero no era el "Gustavo" alemán sino el "Buchón" con motor Merlin y hélice cuatripala ¡cualquier parecido...!

Una figura entrañable del curso resultó ser "el chato", un chavalote moreno, muy simpático como buen andaluz, de unos 10-12 años, que llegó a conocernos a todos por el nombre, que recogía las sobras de ropa y comida cuando había y nos suministraba galápagos miniatura a buen precio en número muy superior a nuestros deseos; así, él consiguió con su simpatía, que nadie se fuera a casa al final del curso, aparte de con el flamante Título de Piloto de Caza, sin, al menos, una docena de galápagos como presente para la familia de cada uno allá en nuestra patria chica. ■



Actuación en Rusia de las ESCUADRILLAS EXPEDICIONARIAS ESPAÑOLAS

JESUS SALAS LARRAZABAL, General de Aviación

1 – LA SITUACION EUROPEA EN JUNIO DE 1941

Cuando en junio de 1941 los victoriosos ejércitos alemanes proseguían su avasalladora expansión con la apertura del nuevo frente ruso, las tropas del III Reich dominaban el continente europeo, se encontraban en su máximo apogeo, acababan de consumar la invasión de Creta y desarrollaban la primera ofensiva en el norte de Africa, desde Libia, con el evidente objetivo de dominar el Mediterráneo.

Esta ambiciosa campaña, cuando Alemania aún no conocía la derrota, hacía presagiar el primer fracaso a los más previsores, lo que en realidad habría de suceder.

Los objetivos alemanes en la URSS eran fundamentalmente de origen económico: apoderarse del inmenso granero ucraniano y conseguir el control de los pozos petrolíferos del Cáucaso, fuentes de aprovisionamiento seguras para la poderosa máquina de guerra del Reich.

Entre los militares menos optimistas se encontraba el ya entonces mítico Rommel, que defendió la opinión de que hubiese sido más favorable adentrarse desde su posición de origen en Libia hacia el Cercano Oriente –donde en estos momentos se producía un levantamiento en Irak contra los ingleses y la oposición francesa a la invasión británica de Siria– y llevar la frontera hasta la India. Concentrando los esfuerzos contra Inglaterra, podía conseguirse, con un mínimo desgaste bélico, cubrir las espaldas del Este y obtener el control de una zona petrolífera más abundante y fácil, como es la del Oriente Medio.

Hitler eligió el ataque a la URSS, en el Este, cuando comprendió que Franco no daba el consentimiento a la toma de Gibraltar que vendría acompañada por la instalación "amistosa" del Ejército del Reich en la Península y por el cierre del Mediterráneo a la Flota británica. Para deshacer la mala impresión que esta resistencia española dejó en Hitler, Franco, en hábil maniobra diplomática, intentó mostrar su amistad hacia Alemania con el envío de ayuda humana al teatro de operaciones ruso, cuando se produjo la invasión, y así consiguió mantener unas buenas relaciones con Hitler, cuando éste era el dueño de Europa, y evitó que se produjese ruptura o enfrentamiento entre los estados hispano y germano; esto marcó el origen de la División y la Escuadrilla Azul.

El forcejeo diplomático había sido titánico y del mismo nos queda el testimonio directo escrito tempranamente por el entonces Ministro de Asuntos Exteriores, Serrano Suñer ("Entre Hendaya y Gibraltar") y múltiples interpretaciones recientes. Hitler no esperaba la oposición española al plan "Félix", que era la solución más sencilla para compensar su relativo fracaso en la batalla aérea sobre Inglaterra del verano de 1940, que frenó a la Luftwaffe y dejó al frente Oeste en situación estacionaria; pues Franco le debía mucho, había llegado al poder con la preciada ayuda italo-alemana y él sólo pedía una autorización de paso para sus tropas, que ya habían alcanzado los Pirineos.

No contento el Führer con el resultado negativo de su conversación con Franco, apeló a Mussolini para que interpusiera su influencia sobre el caudillo español, pero fue fácil para Franco invocar razones ante el Duce que este mismo ya había utilizado ante Hitler en los comienzos de la guerra.

La no cooperación española (sin duda estimulada por el riesgo de intervención británica en las islas Canarias y que permitió las negociaciones posteriores con los aliados cuando estos desembarcaron en el Norte de Africa, y la no intervención en la Península una vez finalizadas las hostilidades, en contra de las insistencias de la URSS) obligó a Hitler a actuar en los Balcanes, donde tuvo que corregir el fracaso italiano en la invasión a Grecia y la pérdida de efectividad de la Flota italiana como consecuencia del descalabro que supuso el golpe audaz de la R.A.F. en Tarento.

El 1 de marzo de 1941 Bulgaria se unió al Pacto Tripartito que había sido firmado el 27-IX-1940 por el Eje Alemania-Italia y Japón, y al que se adhirieron pronto Hungría, Rumania y Eslovaquia. Hitler trata por todos los medios a su alcance, pacíficos o bélicos, de atraer a su órbita a los países independientes claves para el dominio del Miditerráneo.

En abril invade Yugoslavia y Grecia y, más tarde, en espectacular operación aerotrasportada, Creta. Sólo falta cerrar las llaves de entrada del Mediterráneo: el Canal de Suez y el estrecho de Gibraltar.

Es entonces cuando, providencialmente para la delicada posición española, se lleva a la práctica la operación "Barbarroja", con la que se rompe el pacto Ruso-Alemán que firmaron Ribbentrop y Molotov antes de la invasión conjunto de Polonia, pacto que sorprendió a Europa, aunque más lo hizo su ruptura. Ingleses y españoles sintieron momentáneo alivio, por muy distintas y evidentes razones.

En este momento, aparte del plan ya citado de Rommel (consistente en avanzar hacia el Canal de Suez y el Irak, desde Libia y Turquía o Siria), existían otras posibilidades mucho más factibles y ventajosas para las tropas del Eje. Excluyendo también la invasión de Gibraltar y el paso libre por España, que quizás Hitler pensaba alcanzar con la impresión que producirían nuevas victorias sin necesidad de usar las armas, existían otras dos alternativas mucho menos arriesgadas: la invasión de Malta, indispensable a los ingleses para mantener su tráfico marítimo por el Mare-nostrum; y la ocupación de Túnez, Argelia y Marruecos desde Libia.

Cualquiera de estas alternativas habría otorgado al Reich el predominio absoluto sobre el Mediterráneo y expulsado de él a los barcos de la Royal Navy que todavía lo dominaban.

El enfrentamiento ruso-alemán concentró gran parte de los efectivos germanos en un frente nuevo y dio un respiro a Franco que con su promesa de ayuda logró destensar las tirantes relaciones anteriores, fruto de las frustradas negociaciones de Hendaya.

2 – LA 1.ª ESCUADRILLA SALE HACIA ALEMANIA

El día 13 de julio de 1941, al mes siguiente de que los alemanes cruzasen la frontera rusa y sólo un día después del pacto entre Londres, Washinton y Moscú, sale hacia Alemania la 1.ª expedición de la División Azul. En cuanto a la contribución aérea, que es el aspecto que trataremos en este trabajo, se confeccionó un plan consistente en el envío de sucesivas escuadrillas que se irían relevando una tras otra cada seis meses, lo que demuestra que en el Ministerio del Aire español no se creía en una rápida victoria alemana. La primera escuadrilla salió el 25 del mismo mes por tren y fue despedida apoteósicamente en Madrid, con asistencia de personalidades y numeroso público. En Alemania se le rinden honores militares, con poca fortuna en su preparación, pues la banda germana les dedica ¡los compases del himno de Riego!

Si bien la primera escuadrilla partió de España días después que el grueso de la División Azul (el día de Santiago), entró en combate semanas antes. A pesar de ello la espera en la Escuela de Caza de Werneuchen fue considerada como exasperantemente prolongada por los pilotos voluntarios, que se sometieron de mala gana al curso de adaptación a los nuevos aparatos y a los usos del ejército al que pertenecerían por unos meses. El carácter de veteranos que todos ellos ostentaban, por haber sido combatientes en la Guerra de España, les hizo poco soportable el tener que pasar por dicho curso de preparación, más aún teniendo en cuenta el papel destacado que habían desempeñado muchos de ellos durante la Guerra Civil (entre los 17 pilotos que componían la 1.ª Escuadrilla sumaban en España ya 79 derribos, destacando Salas y Arístides con 17 cada uno, según puede verse en la Tabla 1) y que algunos de los aviadores estaban familiarizados con aparatos similares a los que tripularían en la URSS. Prueba del nerviosismo e impaciencia de los españoles ante ciertas pruebas de aptitud a las que fueron sometidos, antes de su salida hacia el frente, es la siguiente anécdota que muestra cómo el orgullo español desahoga-

ba su mal humor: El teniente mecánico Urtasun agotando hasta el último minuto el tiempo concedido para encontrar tres defectos en un motor, enumeró al instructor alemán cinco defectos, con la apostilla final: "los tres primeros eran los que yo tenía que ver y los otros dos son los que no tenía que ver porque ustedes no sabían que existían".

El 22 de agosto parece que por fin se dirigirán al frente, al recibir instrucciones el teniente Zorita de partir a Rusia a preparar la llegada posterior de la Escuadrilla. Vuelve a Werneuchen el 28, con las únicas novedades de la entrega del equipo de invierno y el comienzo de los vuelos con el "ME-109 E". Este modelo incorporaba respecto al "ME-109 B" (usado por los pilotos del Grupo mixto 5G5, con el que habían participado tres miembros de la escuadrilla española –Muñoz, Bayo y Ruibal– en la Guerra Civil), mayor potencia de motor, hélice tripala y control de paso de hélice en vuelo, aunque los alemanes ya usaban el "Me 109 F", más avanzado.

Este fabuloso avión no contaba con rival competitivo (pues el peligroso "Spitfire" inglés, que tan fieramente había luchado en la batalla de Inglaterra, estaba lejos del frente de Rusia), por su ligereza, pequeña área frontal y sus ranuras de borde de ataque, que le prestaban unas condiciones excepcionales de maniobrabilidad y rapidez. Otra ventaja considerable era su fácil fabricación y su único defecto peligroso era la estrechez de su tren de aterrizaje, que le hacía difícil de manejar en tierra.

La 1.ª Escuadrilla comienza a recibir material el 5 de septiembre y hubo de aguardar hasta el día 26 del mismo mes, en el que, al fín, parten hacia el aeródromo de Minsk con 12 aviones "Me-109 E", vía Bialystok. El escalón de tierra realizó en tren el traslado, vía Sieldce, y salió cuatro días antes de Werneuchen, al mando del capitán Arístides García López; la expedición aérea iba mandada por el jefe de la 1.ª escuadrilla, el comandante Angel Salas Larrazábal. A Minsk llegaron sólo 11 aparatos, pues una avería hizo regresar al comandante Muñoz, designado para la jefatura de la 2.ª Escuadrilla y que insistió en agregarse a esta primera, alegando las ventajas que le supondría la experiencia para cumplir mejor la futura misión encomendada.

En Minsk deberían haber esperado ocho días, pero una contraorden del día 30 les ordenó la urgente salida hacia el aeródromo de Moschna, donde llegaron al día siguiente siete de los aparatos, a la vez que el escalón de tierra arribaba a Minsk, donde encuentran los cuatro aparatos que no pudieron partir por encontrarse en revisión.

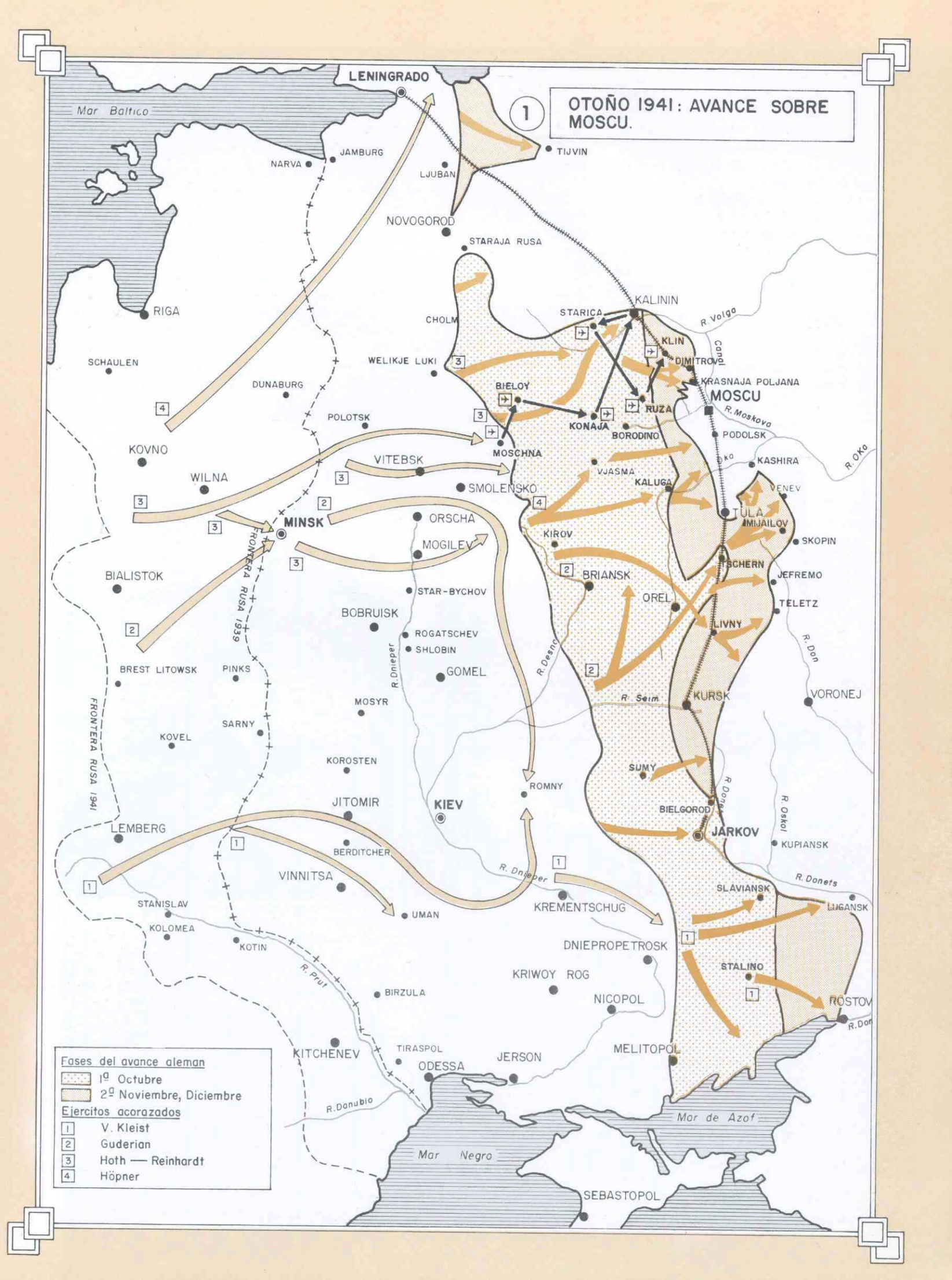
3 – LA OFENSIVA ALEMANA EN EL VERANO DEL 1941.

Las primeras victorias alemanas en Bialystok, Minsk y Smolensko-Orscha-Mogilew hicieron pensar al Grupo de Ejércitos del Centro que el camino hacia Moscú resultaba accesible.

Hitler, sin embargo, había desechado esta idea por un momento y dudó entre la elección del avance por el Norte, hacia Leningrado (donde estaba la División Azul), o por el Sur, hacia Kiev, siendo esta última la alternativa escogida en agosto-septiembre. En este sector el Grupo de Ejércitos del Sur, al mando del mariscal von Runstedt consiguió el resonado éxito de Uman y la posibilidad de ocupar toda Ucrania con la toma de Kiev, con el refuerzo del 2.° Ejército acorazado de Guderian; la gran victoria de Kiev se logró a costa de retrasar la ansiada ofensiva sobre Moscú, que no podía inicar el mariscal von Bock sin las unidades acorazadas de Guderian.

En contrastre con esta brillante y decidida ofensiva por Ucrania, el Ejército alemán mantuvo una vacilante actitud en el Norte, donde nada más iniciarse el asalto a Leningrado se ordenó el traslado de la mayor parte de los efectivos del 4.° Ejército acorazado de Höpner al sector Central, y precisamente cuando empezaba a dar frutos. En esta situación, tomados Kiev y Romni en el Sur, lo que suponía una penetración superior a la Central, el día 2 de octubre, el siguiente a la llegada a Moschna de los adelantados de la 1.ª Escuadrilla Azul, y ya incorporado el Ejército de Höpner, se inicia el esperado avance hacia Moscú en el sector al que fue destinada la escuadrilla aérea española. Höpner ocupa el lugar dejado libre por Guderian en su marcha a Romni mientras éste se desplaza al extremo sur del dispositivo de avance, en dirección a Orel. Entre ambos se sitúa el 2.° Ejército de

En la Base de Werneuchen, durante la fase de entrenamiento. De izquierda a derecha: Ibarreche, Zorita, Cesteros, Bartolomé, un intérprete, Kindelán, Lacourt, O'Connor y Alcocer.


1
OTOÑO 1941: AVANCE SOBRE MOSCU.
LENINGRADO
Mar Baltico
TIJVIN
JAMBURG
NARVA
LJUBAN
NOVOGOROD
STARAJA RUSA
RIGA
KALININ
STARICA
CHOLM
R. Volga
KLIN
Canal
DIMITROV
KRASNAJA POLJANA
MOSCU
SCHAULEN
WELIKJE LUKI
DUNABURG
BIELOY
RUZA
R. Moskova
POLOTSK
KONAJA
BORODINO
PODOLSK
KOVNO
MOSCHNA
KASHIRA
R. Oka
VITEBSK
VJASMA
WILNA
SMOLENSKO
KALUGA
VENEV
TULA
MINSK
ORSCHA
MIJAILOV
KIROV
SKOPIN
MOGILEV
FRONTERA RUSA 1939
TSCHERN
BIALISTOK
BRIANSK
JEFREMO
STAR-BYCHOV
OREL
TELETZ
BOBRUISK
LIVNY
ROGATSCHEV
SHLOBIN
R. Don
R. Dnieper
R. Desna
BREST LITOWSK
PINKS
GOMEL
R. Seim
KURSK
VORONEJ
MOSYR
SARNY
KOVEL
FRONTERA RUSA 1941
KOROSTEN
SUMY
ROMNY
R. Donets
JITOMIR
KIEV
BIELGOROD
R. Oskol
LEMBERG
JARKOV
KUPIANSK
BERDITCHER
R. Dnieper
R. Donets
VINNITSA
SLAVIANSK
STANISLAV
UMAN
KREMENTSCHUG
LUGANSK
KOLOMEA
KOTIN
DNIEPROPETROSK
STALINO
R. Prut
KRIWOY ROG
BIRZULA
NICOPOL
ROSTOV
R. Don
KITCHENEV
TIRASPOL
JERSON
MELITOPOL
ODESSA
R. Danubio
Mar de Azof
Mar Negro
SEBASTOPOL
Fases del avance aleman
1º Octubre
2º Noviembre, Diciembre
Ejercitos acorazados
1 V. Kleist
2 Guderian
3 Hoth — Reinhardt
4 Höpner

Infantería de Schmidt, quedando en el ala izquierda el 9.° Ejército de Infantería (Strauss) y a ambos lados de la carretera de Moscú, el 4.° (von Kugle) al sur, y el 2.° Ejército acorzado de Hoth al norte.

Al principio de la ofensiva el escalón terrestre completa su viaje por tren hasta Smolensko y a continuación en camión hasta Moschna, concentrándose el grueso de la escuadrilla justo a tiempo para participar en ella.

Las primeras operaciones se realizan con brillantez, enlazando Schmidt y Guderian en Brjansk y Höpner y Hoth en Wjasma, cerrando dos bolsas en las que cercan a 600.000 rusos. Von Kluge se encarga de la liquidación de las bolsas, labor que le lleva un mes. Mientras tanto, Schmidt y Guderian avanzan sobre Tula, Hoth hasta Kalinin y Höpner hacia Moshaisk.

4 – PRIMERAS VICTORIAS DE LA ESCUADRILLA ESPAÑOLA.

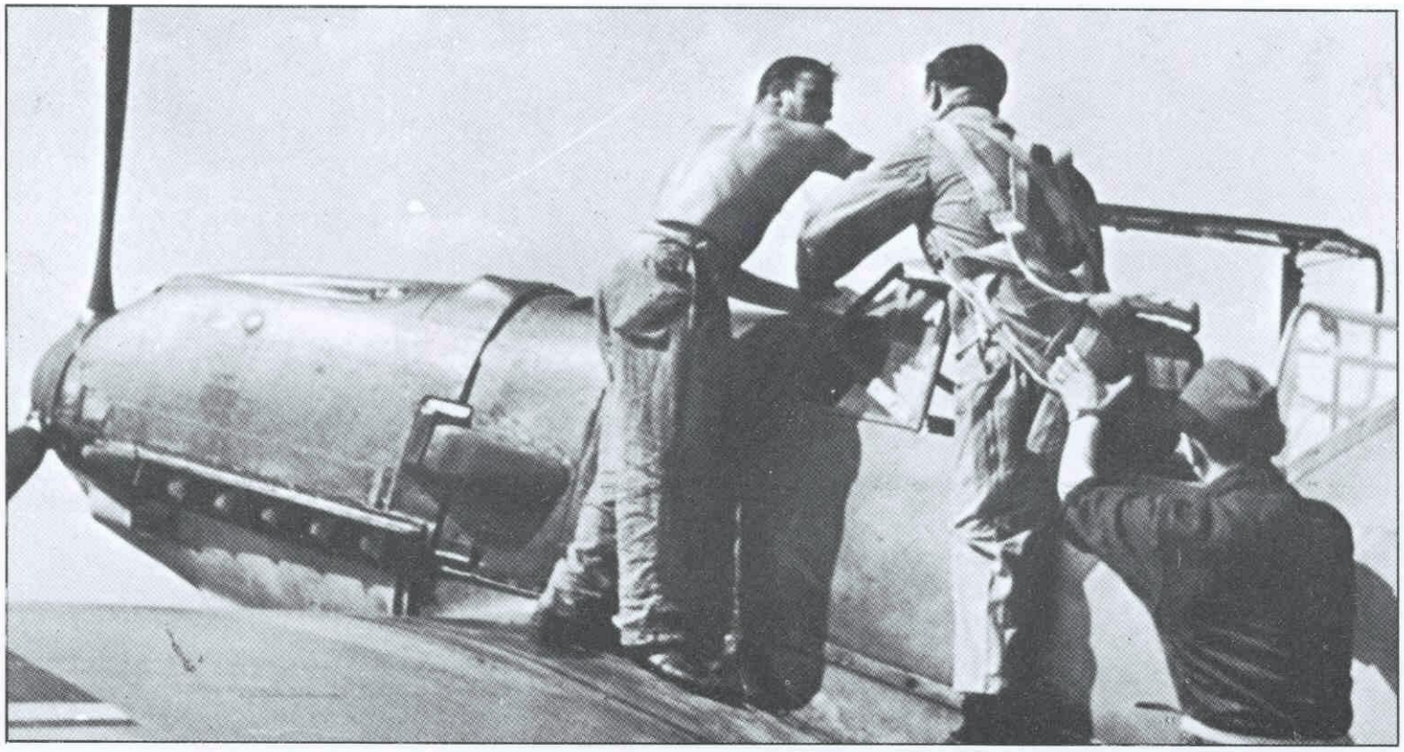
La escuadrilla española, integrada en el 27° Grupo de Asalto como su 15ª Escuadrilla y dependiente del VIII Cuerpo Aéreo (Richthofen) de la II Flota Aérea (Kesselring), opera inmediatamente en el cerco de Wjasma, apoyando la acción de dos cuerpos del 3.er Ejército acorzado; cumpliendo el día 2 un total de 8 servicios de guerra, con 23 salidas individuales.

Al día siguiente se incorporan los cuatro aviones rezagados en Minsk y desde Smolensko, como vimosm el escalón terrestre.

Ya en este día inicial sufren los españoles su primera baja, en la tercera de las salidas, tras un combate sin resultados contra 22 "I-18" y "DB-3", en el que intervinieron Salas, Ruibal, Allende y Alcocer. Este último tuvo que tomar tierra fuera de campo y por hacerlo con el tren desplegado capotó y se destrozó la cabeza contra el colimador. Era tan sólo su segundo servicio en Rusia, pero había realizado 128 en la Guerra Civil, en la que consiguió 5 victorias. Alcocer era hijo del alcalde de Madrid y su tío materno había sido general Jefe de Estado Mayor del Aire en 1938-39. Sus restos mortales fueron trasladados al Cementerio de Héroes de Werneuchen.

Tras 6 nuevas misiones cumplidas el segundo día, recibieron felicitaciones del Jefe del Grupo, el comandante weiss.

MESSERSCHMITT Bf 109E (EMIL)

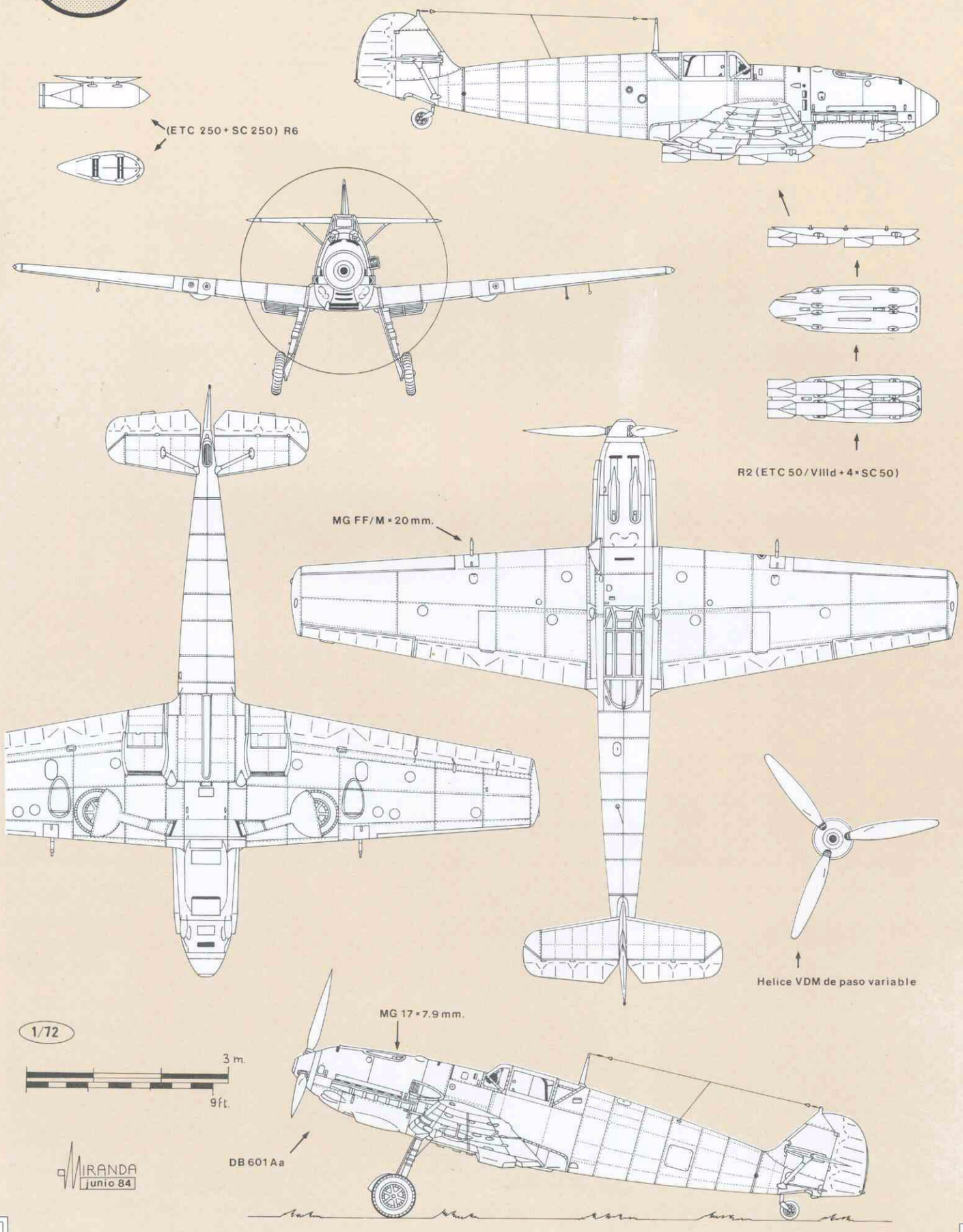


El primer prototipo del famoso caza alemán Bf 109 hizo su primer vuelo (con un motor inglés Rolls-Royce Kestrel) en septiembre de 1935. Año y medio más tarde, los Bf 109 entraron por primera vez en combate, en España, encuadrados en la Legión Cóndor, que recibió sucesivamente ejemplares de las primeras versiones de serie (Bf 109B, C y D, con motor Jumo 210). En los últimos días de 1938, las escuadrillas de caza de la Legión Cóndor comenzaron a recibir los Bf 109E dotados del motor Daimler Benz DB 601A de 1.100 cv y con dos armamentos diferentes: cuatro ametralladoras MG 17 de 7,92 mm. los E-1 y dos ametralladoras MG 17 y dos cañones MG FF los E-3. Terminada nuestra guerra, todos los Bf 109 quedaron en el Ejército del Aire Español.

La primera escuadrilla española en Rusia 1941-42 fue dotada de Bf 109E en versiones Jabo (Jagdbomber o cazabombardeo). A juzgar por los números de serie (fábrica) de los aviones, los españoles debieron volar una gama de versiones del Emil: E-3/B, E-4/B y (casi seguro) E-7. Al menos un avión (W. Nr. 6523) llevaba el motor DB 601N (más potente que el anterior DB 601A), por lo que debía tratarse de un E-4/BN o un E-7/N. La escuadrilla española usó la bandeja ventral ETC 50 con cuatro bombas de 50 Kgs. pero nunca el lanzabombas ETC 500 con el que el Bf 109E podía cargar una bomba de 250 Kgs. El armamento fijo era de dos cañones en las alas y dos ametralladoras MG 17 de capot, pero los cañones de los E-4/B y E-7 eran del tipo MG FF/M, que disparaba una munición mejorada. Una gran proporción de las misiones de la escuadrilla española se realizaron sin bombas, efectuando el apoyo a tierra exclusivamente con el fuego de cañones y ametralladoras (que también emplearon en combate aéreo).

Los Bf 109E-3 se distinguían de las versiones posteriores por conservar la cubierta transparente de la cabina curva. Desde el E-4, todos los Bf 109 tuvieron "techo plano". Por supuesto, cabe la posibilidad de que algunos E-3 recibieran las nuevas cúpulas tras una reparación. Por lo demás, las versiones mencionadas eran prácticamente idénticas exteriormente.

Messerschmitt Bf 109E-4/B



El Comandante Angel Salas, Jefe de la 1.ª Escuadrilla.

En la tercera jornada se consiguen las dos primeras victorias, en el primer servicio, ambas a cargo del comandante Salas, al derribar un "I-16" y un "PE-2"; llegando al final del día 5 el general Richthofen (jefe del VIII Cuerpo Aéreo, bien conocido en España por haber sido jefe de la Legión Cóndor), que condecora a Salas con la Cruz de Hierro de 2.ª clase. Este día 5 se realizan otros servicios con **persecución a un "Dogulas"** y ametrallamiento de unos camiones; la presencia del "Douglas" demuestra que la ayuda de los EE.UU. empezaba a hacerse notar. Dos días más permanecieron los españoles en Moschna, pero el veloz avance alemán obliga a un traslado el **día 7** al aeródromo de **Bjeloj**. En dichos días, se realizan otras 42 salidas individuales totalizándose desde esta base 123 y se consigue otro derribo, también a cargo de Salas, que al abatir un "I-18", alcanza el 3.er éxito individual y de la Escuadrilla.

En Bjeloj estarán sólo 4 días, uno de los cuales, el 8 de octubre, no se opera por el mal tiempo, pues en dicha jornada se produjo la primera nevada; a pesar de ello efectúan 62 servicios, manteniéndose la media de Moschna de 20 al día. Será aquí donde se incorpore al fin el comandante Muñoz, acompañado del teniente Bartolomé, a bordo de un "Ju-52".

El **12 de octubre** la Escuadrilla española se traslada a **Konaja**, desde donde actuará los días 13, 14 y 16, a pesar de que el 13 ya cuaja la nieve; el 15 fue imposible el vuelo por mal tiempo.

Aquí, pese al inhóspito tiempo invernal, con las más bajas temperaturas del siglo, tuvieron que alojarse en tiendas de campaña, pues sólo a la hora de marcharse descubrieron gran cantidad de cuarteles subterráneos, que hubieron de lamentar no haber encontrado antes.

Sin embargo, en este aeródromo les sonrió la suerte en la batalla. El día 13, en servicio de Salas, Muñoz, Bayo e **Ibarreche**, éste último incendia y derriba sobre el aeródromo ruso de Kalinin un biplano, mientras en el aire **Bayo**, en persecución de tres "I-18" hace estrellarse a uno de ellos. En la misma jornada cae Kalinin ante la 1.ª División acorazada (Panzer). El 14 Salas, Bayo, Lacour y Busquets en un servicio de caza libre en Kalinin encuentran tres "DB-3", derribándolos en su totalidad, dos por medio de Salas y uno a cargo de **Bayo**, en impetuoso ataque, que pudo provocar accidente grave y, de hecho, produjo colisión entre Salas y Bayo, quedando destrozado parte del timón de Salas. Algo similar estuvo a punto de ocurrir entre Lacour y Busquets.

Este mismo día llega el Jefe de la 2.ª Flota Aérea, el mariscal Kesselring, a felicitar a la escuadrilla, integrada en su Flota por medio del VIII Cuerpo Aéreo de Richthofen.

5 – APUROS Y EXITOS EN KALININ

Se produce a continuación un nuevo traslado, esta vez a Kalinin, quedando en la segunda quincena del mes en "descanso", al menos en lo que a servicios de vuelo se refiere. Tras **doce días** de actuación llevaba la Escuadrilla el magnífico balance de 211 servicios y **8 victorias**, papel notable pues estaba encuadrada en un Grupo de Asalto.

Kalinin, que acababa de ser tomada, estaba situada en el mismo frente de batalla. La situación estratégica alemana tenía en este momento un punto débil que los rusos intentaron explotar en intensísimo esfuerzo. El rapídisimo avance germano creó cierto distanciamiento de su vanguardia con el grueso de sus fuerzas, y las penetrantes puntas de lanza fueron sometidas a un hostigamiento incansable e ininterrumpido por parte de las defensas soviéticas. Para ayudar a ello la Aviación rusa trató de cortar los transportes por aire, que la Luftwaffe realizaba en formaciones de 3 Junkers, protegidos por Me-109 F, precaución indispensable para asegurar las posiciones conquistadas en el osado avance alemán.

En esta pugna tocó combatir a los españoles que tuvieron que defender a la desesperada su aeródromo de los castigos enemigos y mantenerse en constante alerta.

Los primeros días llegan al aeródromo, cubierto de nieve, los 6 primeros aviones de la Escuadrilla, con Salas, Muñoz, Arístides, Bayo, Ibarreche, Lacour y Cesteros; más tarde llegarán Carracido y Busquets y muy avanzado el mes Mendoza, Ruibal y Kindelan. Esta llegada en pequeñas formaciones de los aviadores complica aún más la situación, máxime teniendo en cuenta que el escalón de tierra se encontraba bloqueado en Jolm.

El 17 de octubre aparecen "I-18" ofensivos, intensificándose el 18 estas incursiones aéreas enemigas. En la defensa, **Bayo** logra la **novena** victoria hispana al derribar un "DB-3".

Pero el día de mayores apuros defensivos sería el siguiente, el domingo 19 en que Weiss dicta rigurosas órdenes de estado absoluto de alerta de los aparatos, quedando el resto del personal defendiendo a toda costa el aeródromo cuando los aviones lo hubieran evacuado.

A la Escuadrilla española se le encarga la defensa de un grupo de casas entre la plaza y el ferrocarril Moscú-Leningrado, así como proteger el repliegue de los "Stuckas II" si esto fuera necesario.

Terminaba así la orden: "Yo espero que bajo cualquier sacrificio sostendremos la parte sur del campo".

Los rusos cruzan el Volga ocupando la parte de Kalinin que queda a la izquierda de dicho río. El 21 nuevas incursiones aéreas averían dos aparatos de la escuadrilla española en tierra. Ese día penetran en el campo Oeste, aunque son rechazados. Por fin el 22 llegan refuerzos (Ju-52 y He-111 con municiones y combustibles) y se aniquila al enemigo que cruzó el Volga, restableciéndose la comunicación con la retaguardia a través de la carretera de Staritza.

Otra vez se aviva el enfrentamiento el 23 y el 24 de nuevo consiguen los rusos cortar la carretera de Staritza.

Para detener estos contraataques se decide acosar sus puntos de

PRIMERA ESCUADRILLA

1 Cte. SALAS LARRAZABAL, Angel
2 Cte. MUÑOZ JIMENEZ, José

3 Cap. Prov.	García López, Arístides	4 Cap. Prov.	Allende Isasi, Javier	5 Cap. Prov.	Bayo Alessandri, Carlos
6 Tte.	Ruibal Sabio, Alfonso	7 Tte.	Alcocer Moreno-Abella, Luis	8 Tte.	Ibarreche Arriaga, Esteban
9 Tte.	Mendoza Catraín, Angel	10 Tte.	Lacourt Macía, José Andrés	11 Tte.	O'Connor Valdivieso, Emilio
12 Tte.	Bartolomé Chavarría, Ricardo	13 Tte.	Busquet Sindreu, Javier	14 Tte.	Kindelán Nuñez del Pino, Manuel
15 Tte.	Cesteros García, Abundio	16 Tte.	G.ª Rodriguez Carracido, Alfonso	17 Tte.	Zorita Alonso, Demetrio.

(Todos los oficiales de la 1.ª tanda de la 1.ª Promoción de León).

partida. Localizados unos 30 "I-18" en el **aeródromo de Klin**, se decide ametrallar dicho campo, reservándose dicha arriesgada operación, que se realizó en dos servicios, a los nueve veteranos de la Escuadrilla Azul. Salas, Muñoz y Bayo volaron las dos veces y fueron acompañados por la mañana por Ibarreche, Lacour, Cesteros y Carracido y en el servicio de la tarde por Busquets y Arístides.

Por la mañana, en tres pasadas, **Bayo, Salas y Cesteros incendian un "I-18" cada uno.** Por la tarde no se pudo sorprender al aeródromo y no se logró culminar el éxito matinal.

Al día siguiente un fuerte vendaval impide las operaciones; y el 27 una formación de cinco se enfrenta a 10 "I-18" sobre el aeródromo. **Salas** derriba un **"DB-3"**, logrando **su 6.ª victoria** y **10ª de la escuadrilla en el aire.** A la vuelta atacan a un tren, al que obligan a detenerse. Todavía al día siguiente atacarán de nuevo dicho campo. Se hacen este día otras dos misiones (de reconocimiento y neutralización de las baterías que disparan sobre Kalinin), encomendadas personalmente por Richthofen a la escuadrilla española, capacitada por su veteranía para dicha acción.

El cañoneo sobre Kalinin se hace tan intenso que obliga al traslado a Staritza, cuya carretera queda liberada el penúltimo día de octubre por los tanques alemanes, a costa de que 11 de ellos quedaran inutilizados.

El día 31, ya en Staritza, Richthofen impone a Salas la Cruz de Hierro de 1.ª Clase y el primero de noviembre llega la puntual felicitación de Kesselring.

6 – LA PAUSA DEL MES DE NOVIEMBRE

El frío se acentúa, y para cada misión se pica el hielo de las alas, trasladándose el día 6 al aeródromo de Rusa, localidad que marcaba el límite del avance alemán por el ala izquierda, en el sector defendido por el 16 Ejército de Rokossovski.

Por una intensa nevada no puede reanudarse la actividad hasta el 12 de noviembre, aprovechándose ese momento para reemprender la ofensiva hasta el 18, en que la niebla detiene las operaciones de nuevo hasta el 25, fecha en que se reanudan los vuelos en último y desesperado intento de alcanzar Moscú.

En un combate aéreo celebrado el **día 4 desapareció Salas,** que tomó tierra entre líneas y fue rescatado indemne al día siguiente. La jornada de temor por la posible pérdida del comandante jefe se dedicó a misiones de búsqueda, siendo recibido tras la feliz noticia de su aparición un telegrama de Kesselring congratulándose del final feliz.

Grupo de componentes de la 1.ª Escuadrilla, entre los que falta el Teniente O'Connor. Los no identificados son personal alemán.

El mecánico Urtazum y el armero Bonifacio, revisando el paso de hélice junto a unos mecánicos alemanes.

DERRIBOS DE LA 1.ª ESCUADRILLA				BAJAS DE LA PRIMERA ESCUADRILLA
Pilotos	Octubre 41	Noviembre 41	TOTAL	
SALAS	6 + 1 en tierra	1 en tierra	6 + 2 en tierra	Comandante Muñoz († 27 de noviembre)
BAYO	3 + 1 en tierra	–	3 + 1 en tierra	Capitán Arístides (desaparecido el 27 de noviembre)
IBARRECHE	1	–	1	Teniente Alcocer († 2 de septiembre)
ZORITA	–	1 en tierra	1 en tierra	Teniente Ruibal († 4 de noviembre)
TOTAL	10 + 2 en tierra	2 en tierra	10 + 4 en tierra	Teniente Bartolomé (desaparecido el 4 de diciembre)
I-16	1	–	1	Teniente Cesteros (herido el 25 de octubre)
I-18	2 + 2 en tierra	–	2 + 2 en tierra	
DB-3	5	–	5	
PE-2	1	–	1	
Biplano	1	1 en tierra	1 + 1 en tierra	
Avioneta	–	1 en tierra	1 en tierra	
TOTAL	10 + 2 en tierra	2 en tierra	10 + 4 en tierra	

La copiosa nevada que marcó el primer tercio de noviembre la aprovechó Rokossovski para lanzar furiosos contraataques y reconquistar Skimanovo.

En este período la Escuadrilla Azul se trasladó a Rusa, con sólo seis de los nueve "Me-109 E" que tenía en Staritza, desplazándose los pilotos restantes en cuatro "Ju-52". Coincidiendo con el reinicio de la ofensiva germana divisan en tierra **un "Vultee" abandonado**, nuevo indicio de la ayuda de EE.UU. a la URSS.

El 13 protegen la autopista y atacan los aeródromos de Nekoliskoje y Jubiskoje. La temperatura baja ya a 22°C. bajo cero.

El 14 Salas, Muñoz y Lacour acompañan a los Me-110 al aeródromo de Rubinza, sobrevolando por primera y única vez, en día señalado en los anales de la Escuadrilla, entre fuerte reacción de la antiaérea, **Moscú.**

Ese mismo día se incorpora por fin el escalón de tierra, que había estado en Jolm, inmovilizado por el barro, desde el 19 del mes anterior.

El día 15 se **decide** el comienzo de la esperada segunda fase de la ofensiva, que tenía por objetivo principal el asalto a Moscú. Esta decisión, incomprensible ante lo inminente del invierno, fue tomada el día 11 (cuando finalizaba la primera gran nevada, de casi una semana de duración) y contó con la oposición terminante de Von Sondersten, Jefe de Estado Mayor del Grupo de Ejércitos del Sur, contrario a toda acción invernal, y con las protestas de von Liebenstein, representante de Guderian en la reunión. El plan era sumamente ambicioso y tenía que desarrollarse con la ausencia de la 2.ª Flota Aérea de Kesselring, destinada al Mediterráneo.

El mayor contingente mecanizado hasta la época conocido se concentró frente a Moscú, con los tres ejércitos acorazados de **Reinhard**, Höpner y Guderian, a las órdenes del mariscal Von Bock; pero este potencial teórico había sufrido el desgaste del exceso de distancia al que había sido sometido y que limitaba su capacidad futura de penetración, como había advertido Guderian, sin ser escuchado.

Se complementaba esta fuerza con 3 Ejércitos de Infantería: los 9 (Strauss), 4 (von Kluge) y 2 **(Weichs).**

La escuadrilla española opera desde Rusa los días 15 y 17 (pues el 16 por la niebla se anula toda actividad), apoyando el intento de ruptura de Reinhardt hacia Klin. El 17 se celebra la ceremonia de imposición de la Cruz de Hierro de 2.ª Clase a Muñoz, Ibarreche y Lacour, bajo la presidencia de Richthofen y la ausencia de Bayo y Busquets, que parten a Varsovia en "Ju-52" a recoger dos "Me 109".

Durante la estancia en este campo, **Salas** consigue su **7.ª victoria** al derribar un biplano enemigo.

Los alemanes abrieron diversas brechas al norte del Volga, en el embalse de Istra y al sur del embalse del Volga, ayudados por la libertad de movimientos de su fuerzas acorazadas sobre los ríos helados, que les permitieron obtener fáciles cabezas de puente. El 16 Ejército de Rokossovski hubo de ceder Klin y Solnechnogorsk, recibiendo orden de contratacar, lo que realizó sin resultados positivos, si bien impidió a los alemanes explotar su éxito en dirección a Moscú.

Llegan los días ininterrumpidos de inactividad forzosa de los aviones de los aeródromos no preparados, aprovechados por Kindelán para trasladarse en "Ju-52" a recoger un "Me 109 E" dejado en el aeródromo de Bjeloj para su reparación.

7 – ORDEN DE ASALTO A MOSCU

El 25 se reanuda el que sería el último empujón del Reich hacia Moscú. Los españoles operan sobre los lagos de Istra, por cuyo camino los XL y XLVI Cuerpos de Ejército acorazados llegaban al cinturón exterior de Moscú. En este momento Höpner lucha en Papino (hacia Podalsk), Kluge avanza hacia Tarussa y Aleksin, mientras **Schmidt** llega al Don superior. La cuña más avanzada en el sector sur la alcanza Guderian, pese a los refuerzos siberianos del enemigo, constituyendo una valiosa punta de lanza hacia el estratégico ferrocarril Riazan-Tambov.

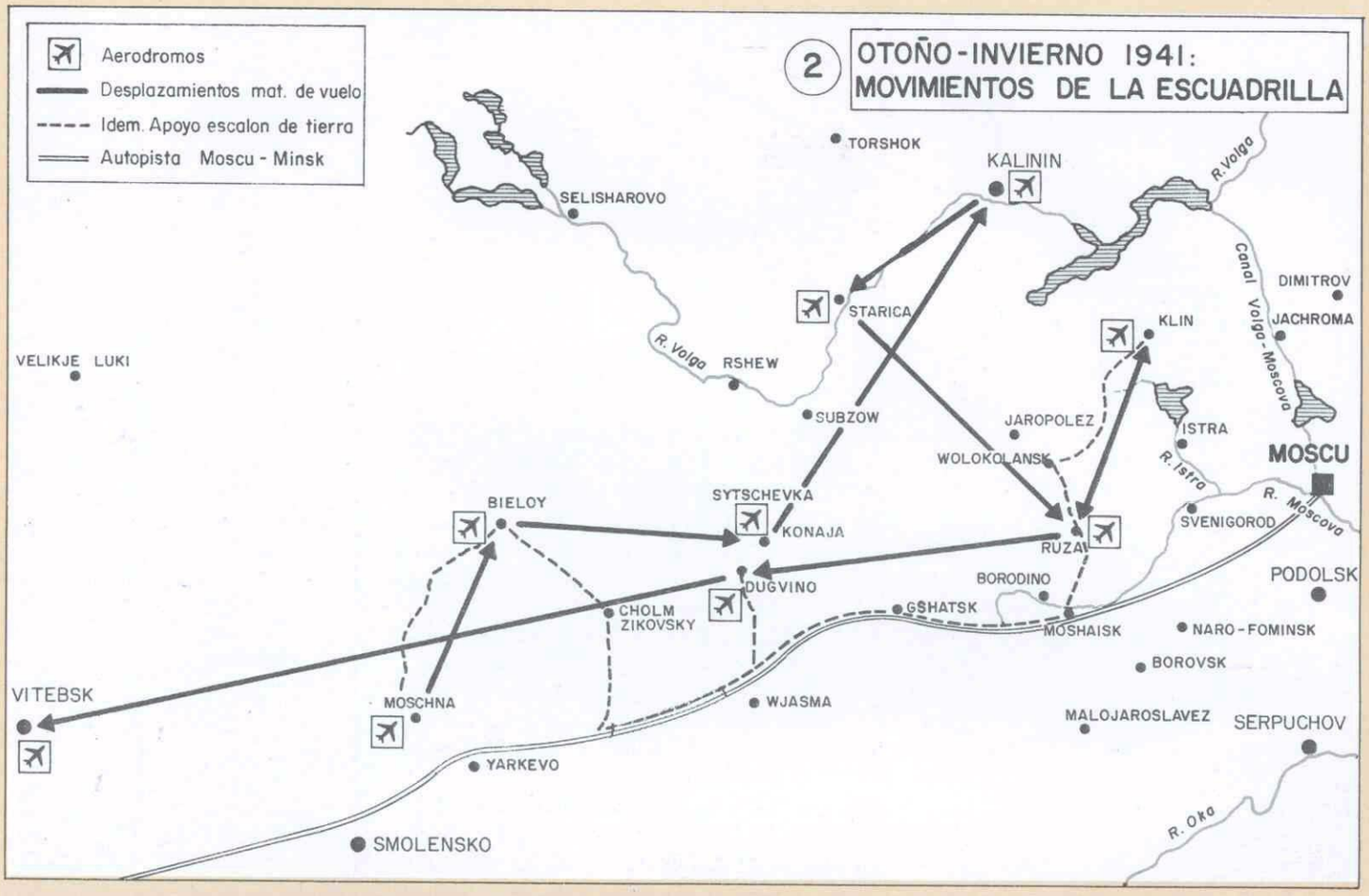
En el teatro de operaciones de Ucrania, el Grupo de Ejército del Sur había tomado Crimea, menos Sebastopol, y se encontraba a las puertas de Rostov. El Grupo de Ejércitos del Norte, por su parte, había penetrado en Tijvin y Demiansk. Pero los días de éxitos alemanes se estaban acabando.

Un **día negro** para los voluntarios españoles sería **el 27**; en operación de protección y apoyo al bombardeo, la antiaérea alcanza al comandante **Muñoz**, incendiándose su aparato, del que se lanza en paracaídas, que no se abre hasta muy cerca del suelo, desconociéndose todavía hoy si aún tenía vida cuando cayó en manos soviéticas o si, por el contrario, pereció en el choque contra el terreno. Se trataba del futuro jefe de la 2.ª Escuadrilla e íntimo amigo del Jefe de la 1.ª Escuadrilla, Salas, ante el que usaba todas sus influencias para acumular el mayor número posible de servicios, pese a que su destino consistía simplemente en prepararse para organizar la siguiente expedición. Hubo que lamentar otra sensible baja, la del capitán **Arístides** García López Rengel, sin que de nada se apercibiese su compañero de pareja, excepto de la falta de comunicación por radio, que no regresó al campo.

El día 28 se traslada la Escuadrilla al magnífico aeródromo de

Bayo y Arístides examinando el cañón de 20 mm.

Estudiando una misión en el plano. En el centro el Comandante Salas; a su derecha Ibarreche y O'Connor; a su izquierda Arístides, y en segunda fila Lacourt y Mendoza. Detrás Alcocer y Bayo.



Klin, ciudad que había sido tomada cinco días antes, contando con ocho pilotos disponibles y un Me-109 para cada uno, más el que dos días después traería Bartolomé.

Este será el más avanzado de los aeródromos que ocupen. Por estos días alcanzarán los alemanes el canal Moscú-Volga y se apoderarán de Dimitrov. Pero Jukov lanza al contraataque a sus tropas siberianas de reserva y detiene el empuje.

Por el Sur Guderian se avalanza hacia Tula, cortando la carretera y ferrocarril que la unen con Moscú, pero queda en una posición comprometida que no podrá defender.

El **día 4** de diciembre los españoles, realizan sus últimas incursiones al frente de Moscú; en la última, **Bartolomé** se lanza en paracaídas por razones desconocidas, cayendo quizás en tierra de nadie, pero en el momento en que comenzaba la reacción rusa, que impidió su rescate.

El 5 el tiempo ya había empeorado definitivamente (se alcanzan 35° C bajo cero) y el signo de la batalla cambió absolutamente. Los aviones alemanes se niegan sistemáticamente a ponerse en marcha y los aeródromos aguantan, indefensos, los ataques de la aviación rusa.

El Ejército alemán había penetrado 1.000 km. a lo ancho de todo el frente ruso, contabilizando millones de prisioneros, que le exigieron 743.000 bajas (el 22% de sus efectivos iniciales) y un inmenso desgaste.

Como muestra de la dificultad que suponía el frío en el ala norte, el **domingo día 7**, en la misa celebrada por el capellán hispano, se solidifica el vino, debiendo licuarse con las velas del altar. Este mismo día, en un clima bien templado como es el del Océano Pacífico Central, sucedería un hecho aparentemente favorable a Alemania, pero que tendría notables y nefastas consecuencias para esta cada vez más difícil campaña germana: El bombardeo de Pearl Harbour por los aviones navales japoneses, que impulsó a Hitler a declarar cuatro días después la guerra a los EE.UU., aunque Japón no hiciera lo mismo respecto a la URSS.

Mendoza e Ibarreche muestran uno de los pañuelos de cuello, regalados a cada uno de los componentes del Grupo de Morato, por su madrina, la Marquesa de Valparaiso y del Mérito.

C 26 2 24

EMBAJADA DE ESPAÑA
EN BERLIN
AGREGADO AÉREO

Núm. 241

Excmo. Señor.

Tengo el honor de comunicar a V.E. que con esta fecha han hecho su incorporación a esta Embajada los cocineros de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria GREGORIO ROLDAN CECILIA y ANASTASIO ROLDAN CECILIA, los que con esta misma fecha salen para el Aerodromo-Base de la citada Escuadrilla en Berlin (Werneuchen) a los fines de ser pasaportados a la mayor brevedad para el punto en que se encuentra su Unidad.

Dios guarde a V. E. muchos años
Berlin, 7 de Noviembre de 1941
EL TTE. CORONEL AGREGADO AEREO,

EMBAJADA DE ESPAÑA AGREGADO AÉREO BERLIN

2.ª SECCION-INFORMACION
ENTRADA N.º 2298
22 de Nbre de 1941

Archivado en la carpeta 25
al nº 173

173

Excmo. Sr. General Jefe del Estado Mayor del Aire
MADRID.

Diciembre de 1941. Hacia el día 9 ó 10. La situación se agrava en el aeródromo de Klin. La Infantería rusa ha avanzado hasta sus inmediaciones y allí toma posiciones. Hace varios días que no se reciben suministros y la alimentación se reduce a patatas cocidas con sal. El frío alcanza cotas nunca vividas por los españoles.

Los pilotos de la Escuadrilla han intentado evacuar la base despegando con sus aviones, pero sólo dos de ellos han tenido éxito. No hay más remedio que defender la base pie a tierra y con el fusil en la mano. Todo el personal de la Escuadrilla tanto de vuelo como de tierra toma parte en el combate.

Es en estos momentos cuando se incorporan a la Escuadrilla, ante el asombro de su personal, dos cocineros procedentes de España. No hay nada que guisar ni es momento oportuno para ello, pero se agradece el refuerzo. Inmediatamente reciben casco y fusil y son enviados a las posiciones de defensa. Luego, vendrían tiempos mejores y tendrían ocasión de demostrar su arte culinario.

Tal es la anécdota de los dos cocineros objeto del presente escrito.

La Escuadrilla española celebra el día de su patrona, la Virgen de Loreto, teniendo que defender el campo con todos sus efectivos, incluso los oficiales que forman armados de fusil. Lo más indispensable se carga en camiones y se envía primero a un pueblo a 4 km. de Klin y más tarde hacia Vysokovski y Volokolamsk. Cuando tras varios días de tentativas, por fín despegan algunos "Me- 109", sólo dos pueden proseguir el vuelo: el de Ibarreche, que aterriza en Spaskoje, fuera de campo, y el de Mendoza, que llega a Scitraschna y luego a Rusa. En acción de ayuda, el cabo Robustiano se gana la Cruz de Hierro de 2.ª Clase.

El día 11 las tropas soviéticas ocupan las zonas de los hangares, pero tres pelotones españoles, mandados por Bayo, Allende y Kindelán, les cierran el camino a ulteriores avances. Al día siguiente se da la orden de retirada a Rusa, donde permanecen dos días, y de allí pasan a Duguino.

El 12 de diciembre llega a Rusa la 1.ª expedición, al mando del teniente Ramón Salas, con dicho jefe aquejado de pulmonía doble y pleuresía, que obligan a su hospitalización inmediata.

Dos días más tarde lo hace el grueso de la Escuadrilla, en dos camiones, sufriendo el ametrallamiento de 2 "Vultees" y 3 "Ratas".

La situación del ala sur del frente central se hace insostenible, perdiéndose Jefremov, por lo que el 2.° Ejército acorzado se acoge a la línea del Plava.

Reunidos von Brauschtisch, von Kluge y Guderian en Roslav, deciden la retirada a la línea Kursk-Orel-Plauskoje. Hitler, no obstante, ordena resistir y destituye a von Brauchtisch y luego a Guderian, si bien la última línea de defensa propuesta por ellos, el río Oka, resistió años la presión rusa.

8 – RETROCESO ALEMAN Y REGRESO A ESPAÑA DE LA 1.ª ESCUADRILLA.

En Duguino permanecerá la Escuadrilla española unos días de descanso, conviviendo con la escuadrilla de Stukas de Rudel; con tranquilidad hasta enero, mes en el que los rusos alcanzan Surash, a 30 km. del aeródromo. Unos duros castigos de los "Me-110" alemanes a las avanzadas soviéticas les obligaron, en los días 5 y 6, a abandonar dicha localidad.

El 6 de enero se recibe por teléfono la noticia de la orden de repatriación, trasladándose al aeródromo de retaguardia de Vitebsk, a 363 km., si bien hasta aquí llegaría una cuña rusa en su ofensiva de invierno.

El 11 se recibe la visita del general Richthofen, que impone al comandante Salas la Cruz de Oro de Alemania y da la despedida a la Escuadrilla.

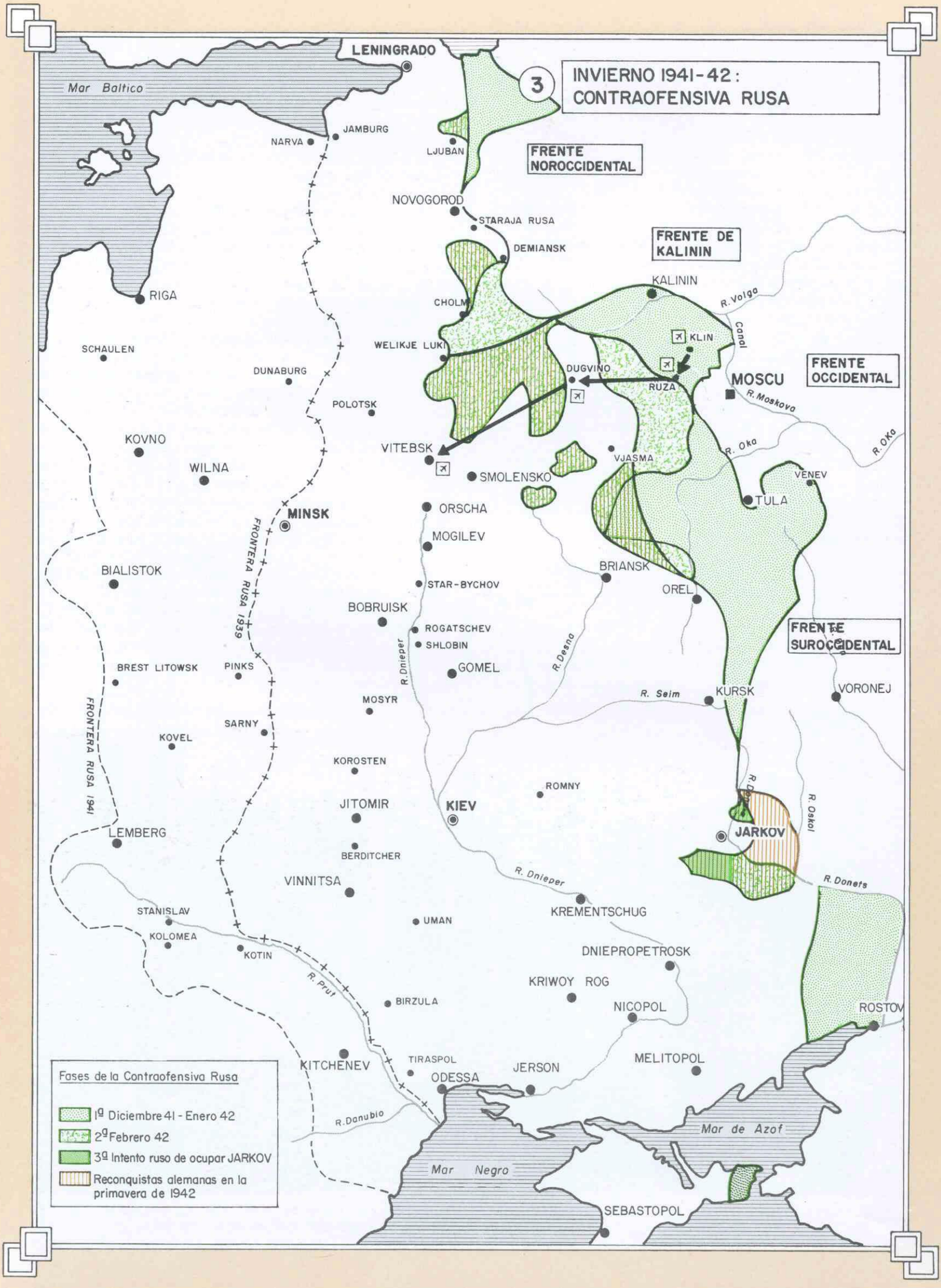
Cuando los españoles abandonan Rusia, en el frente Central se mantienen los alemanes en la autopista Smolensko-Wjasma-Gshatsch-Moshaisk; en el norte se ceden Klin, Kalinin, Volokolamsk y Staritza y más al oeste los rusos irrumpieron hasta Velikije Luki, Velish y Surash en peligrosa y avanzada cuña, que amenazaba las comunicaciones con el sector de Leningrado.

En el sur Guderian se retira al río Plava y allí se hace fuerte. La reunión ya mencionada había propuesto la retirada escalonada al río Oka, lo que no fue aceptado por Hitler, y esto provocó una situación apurada, pues los rusos se infiltraron entre las posiciones alemanas, cruzaron el Oka y estuvieron a punto de cercar todas las tropas del Reich del sector Wiasma-Moshaiks (en la autopista Smolensko-Moscú). Los alemanes superan esta crisis, pero Hitler removió de sus puestos a casi la totalidad de los jefes superiores.

En estas circunstancias se retiró la 1.ª Escuadrilla, que efectuó más de 460 servicios de guerra, siendo sus pilotos más activos Salas e Ibarreche (70 y 50 servicios respectivamente). Sufrió **cinco bajas de pilotos**, ninguno derribado por la Aviación enemiga; Alcocer tomó tierra por falta de combustible tras un combate; Ruibal sufrió parada de motor; algo similtar debió sucederle a Bartolomé; y Muñoz fue alcanzado por la antiaérea, mientras que Arístides García López desapareció en misión de ataque al suelo.

El 12 inició la escuadrilla su regreso a Alemania, el 17 llegó a Werneuchen y el 28 a la frontera española. En Madrid fue calurosamente recibida por una gran multitud en la estación del Norte el primero de marzo, con asistencia de tres ministros y del jefe del Estado Mayor del Aire.

Una pausa para comer, que el Comandante Salas aprovecha para informarse de algunas novedades. A su derecha, en segundo término, el Comandante Muñoz -el "Corto"-, que días después sería derribado por la antiaérea. A la izquierda "el pater".


3
INVIERNO 1941-42:
CONTRAOFENSIVA RUSA
FRENTE NOROCCIDENTAL
FRENTE DE KALININ
FRENTE OCCIDENTAL
FRENTE SUROCCIDENTAL
LENINGRADO
Mar Baltico
JAMBURG
NARVA
LJUBAN
NOVOGOROD
STARAJA RUSA
DEMIANSK
KALININ
R. Volga
Canal
KLIN
CHOLM
WELIKJE LUKI
DUGVINO
RUZA
MOSCU
R. Moskova
RIGA
SCHAULEN
DUNABURG
POLOTSK
KOVNO
WILNA
VITEBSK
VJASMA
R. Oka
VENEV
SMOLENSKO
TULA
MINSK
ORSCHA
MOGILEV
FRONTERA RUSA 1939
BIALISTOK
BRIANSK
OREL
STAR-BYCHOV
BOBRUISK
ROGATSCHEV
SHLOBIN
R. Dnieper
R. Desna
GOMEL
BREST LITOWSK
PINKS
MOSYR
R. Seim
KURSK
VORONEJ
SARNY
KOVEL
FRONTERA RUSA 1941
KOROSTEN
ROMNY
R. Oskol
JITOMIR
KIEV
JARKOV
LEMBERG
BERDITCHER
VINNITSA
R. Donets
STANISLAV
KREMENTSCHUG
UMAN
KOLOMEA
KOTIN
DNIEPROPETROSK
R. Prut
KRIWOY ROG
BIRZULA
NICOPOL
ROSTOV
KITCHENEV
TIRASPOL
JERSON
MELITOPOL
ODESSA
R. Danubio
Mar de Azof
Mar Negro
SEBASTOPOL
Fases de la Contraofensiva Rusa
1º Diciembre 41 - Enero 42
2º Febrero 42
3º Intento ruso de ocupar JARKOV
Reconquistas alemanas en la primavera de 1942

9 – LA 2.ª ESCUADRILLA LLEGA A OREL.

La 2.ª Escuadrilla se constituyó en Morón el 6 de febrero del 42, completando su instrucción en Tablada. Iba a su frente como Inspector Jefe el comandante Julio Salvador, siendo jefe de escuadrilla el capitán Noriega Labat y de las patrullas los capitanes M. Bengoechea, C. Serra y J. de Frutos.

A finales de febrero se trasladan a Madrid, cruzan los Pirineos el 2 de marzo y dos días después se incorporaran a Werneuchen, donde permanecen aún más tiempo que sus antecesores.

En esta época los rusos intentan abrir el cerco a Leningrado y penentran en profunda brecha al N. del sector de la División Azul y alcanzan Ljuban, y, más al sur, el general Koniev cerca las guarniciones de Jolm y Demjansk, que fueron abastecidas por la Aviación alemana de transporte.

En la primavera los alemanes restablecen el contacto con estos reductos cercados y más tarde aniquilan a las fuerzas infiltradas en Ljuban, cabiendo a la División Azul el honor de apresar al general Vlassov, jefe del Ejército infiltrado. Si esto sucedía en el Norte, en el Sur se recupera toda Crimea y se inicia el asalto a Sebastopol, con el apoyo del VIII C.A. de Richthofen, que abandonó para siempre el frente Central ruso.

La escuadrilla española, destinada al aeródromo de Orel, llega el **8 de junio**, poco antes del comienzo de la 2.ª ofensiva alemana de verano (27-VI-42). El peso ofensivo se concentró en Ucrania quedando inmóviles los Grupos de Ejército de Küchler y von Kluge, en el Norte y Centro. El Grupo de Ejércitos del Sur se desdobló en el "B" (von Bosck) y el "A" (List); a estas fuerzas alemanas se sumaron a lo largo del verano un ejército italiano, otro húngaro y dos rumanos, mandados por Gariboldi, Jany, Dumitrescu y Constantinescu.

Von Bock rompió el frente penetrando hacia Voronej (pareciendo que repetiría la maniobra sobre Moscú con más amplia base), pero una vez tomada dicha localidad se desvió hacia el Sur en busca de List, que cruzó el Donetz el 9 de julio.

El frente ruso se derrumbó, pero a diferencia del pasado año la retirada se haría en orden, sin dejar prisioneros. Se establece entonces como objetivos el fatídico Stalingrado, para seguir a Bakú, sobre el Cáucaso; si bien el primer objetivo mencionado parecía lógico, este segundo era un poco precipitado.

Quedaban tan solo en Rusia cuatro Escuadras de Caza (en el Norte, la núm. 54; en el Centro la núm. 51 y en el Sur las núms. 3 y 52), compuestas de cuatro grupos de tres escuadrillas cada una y una escuadrilla de Plana Mayor, dependiente directamente del Comodoro de la Escuadra y usada para reforzar los efectivos del sector más necesitado, así como en servicios de bombardeo. En forma análoga se utilizaron las escuadrillas hispanas, exceptuando las misiones de bombardeo, que sólo se encomendaron a la 1.ª.

Para la defensa contra incursones enemigas, cada Escuadra disponía de enlace telefónico con la red Freya (de emplazamiento rigurosamente secreto) y puestos de observación propios, organizados en regimientos de tres batallones que desplegaban en la línea de combate, a lo largo de unos 300 km.

Las escuadrillas contaban con transceptor de fonía, en comunicación constante con la Escuadra, así como con los aviones en vuelo.

A la 2.ª Escuadrilla se le asignaron aviones del modelo "ME 109 F", pero los alemanes ya usaban en Rusia el "FW-190", manteniéndose la costumbre iniciada en la Guerra de España de marcar un desfase entre los aviones usados por las escuadrillas alemanas, que se equipaban con tipos más avanzados, mientras el modelo sustituido pasaba a manos hispanas.

Al comenzar el mes de **julio** los rusos empiezan a bombardear intensamente Orel, saliéndoles al encuentro los voluntarios españoles; en uno de los primeros combates fue abatido el capitán Noriega, que no puede abandonar el aparato. Como contrapartida el capitán **Frutos** derribó un **"Lagg-3"** confirmado y el teniente Escudé otro probable. El capitán Frutos recibió la primera condecoración de la 2.ª Escuadrilla, de manos del general Ritter von Greim; la Cruz de Hierro de 2.ª clase.

El día 3 de julio se enterró al capitán Noriega, piloto de la postguerra civil, que sólo llegó a contabilizar ocho servicios de guerra en Rusia, y dos combates aéreos.

Dos días más tarde se producen varios combates aéreos y la Escuadrilla abate tres aviones seguros y uno probable: **Garret** derriba un "Lagg-3", al enfrentarse a siete "Ratas" y tres "Lagg",

en compañía de Urquiola; el capitán **Bengoechea**, que había asumido la jefatura de la escuadrilla, debido a la temprana desaparición de Noriega, derriba un **"DB-3"**; **Barañano** acierta a un **"PE-2"** que cae incendiado; y el teniente Escudé, en este movidísimo día, se apunta un "PE-2" probable, siendo posteriormente alcanzado y teniendo que arrojarse en paracaídas sobre terreno propio, donde sería recogido por el comandante Julio Salvador.

El 18 de julio se supera la brillante actuación del día 5. En salida de protección a un "Focke-Wulf 189", los capitanes **Bengoechea** y José **Arango** y los tenientes **Arraiza** y **Navarro**, se enfrentan a cinco **"Lagg-3"** y cada uno de los miembros de la patrulla logra un derribo, si bien sólo fueron reconocidos los asignados a Arango y Arraiza.

El balance del **primer mes** de combate es alentador; **6 aviones** derribados seguros y otros 4 probables, frente a un piloto perdido y otro abatido sin daño.

En agosto la ofensiva toma claro rumbo al Sur, hacia Stalingrado, la contienda se aleja de Orel y con ello la base hispana se aparta del centro de gravedad de los combates. El día 7 Navarro choca contra su compañero de pareja, en un servicio de protección, y muere en la colisión.

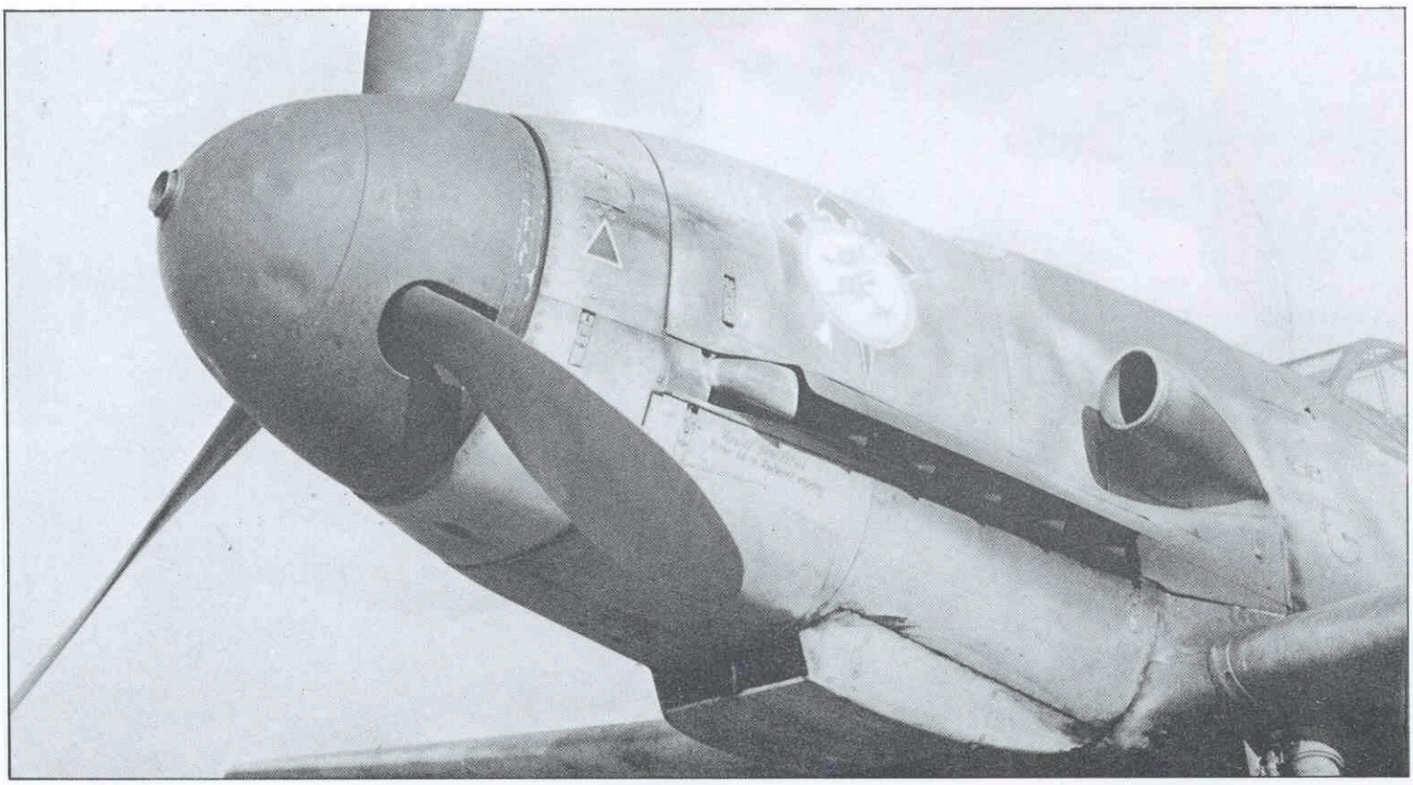
En este mes **Bengoechea** y **Escudé** derriban dos **"IL-2"** seguros, y la Escuadrilla se apunta un "DB-3" y un "Lagg 3" **probables**, a cargo de Frutos y de nuevo **Bengoechea**. En la persecución a un "IL-2" es alcanzado Barañano por la antiaérea en el plano izquierdo, consiguiendo con grandes dificultades proseguir el vuelo y aterrizar en su base; este mismo piloto había tenido que tomar tierra fuera de campo, anteriormente, por falta de combustible.

Los combates se fueron espaciando, y en **septiembre** sólo se consiguen dos nuevas victorias. El 9 **Frutos** derriba un **"PE-2"** y el 13 **Barañano** un **"IL 2"** con lo que ambos logran su segunda victoria.

Según se acerca el invierno los rusos se muestran más activos. Timochenko y Tchuikov frenan a los alemanes en Stalingrado y en el Cáucaso Budienny se retira en orden conservando sus cinco Ejércitos (Karotiev, Gretchko, Koslov, Rossli y Meliniov).

El 29 de octubre **Bengoechea** derriba un **"Lagg 3"** (sumando ya cuatro victorias, más una probable) y el capitán **Serra** acierta a un

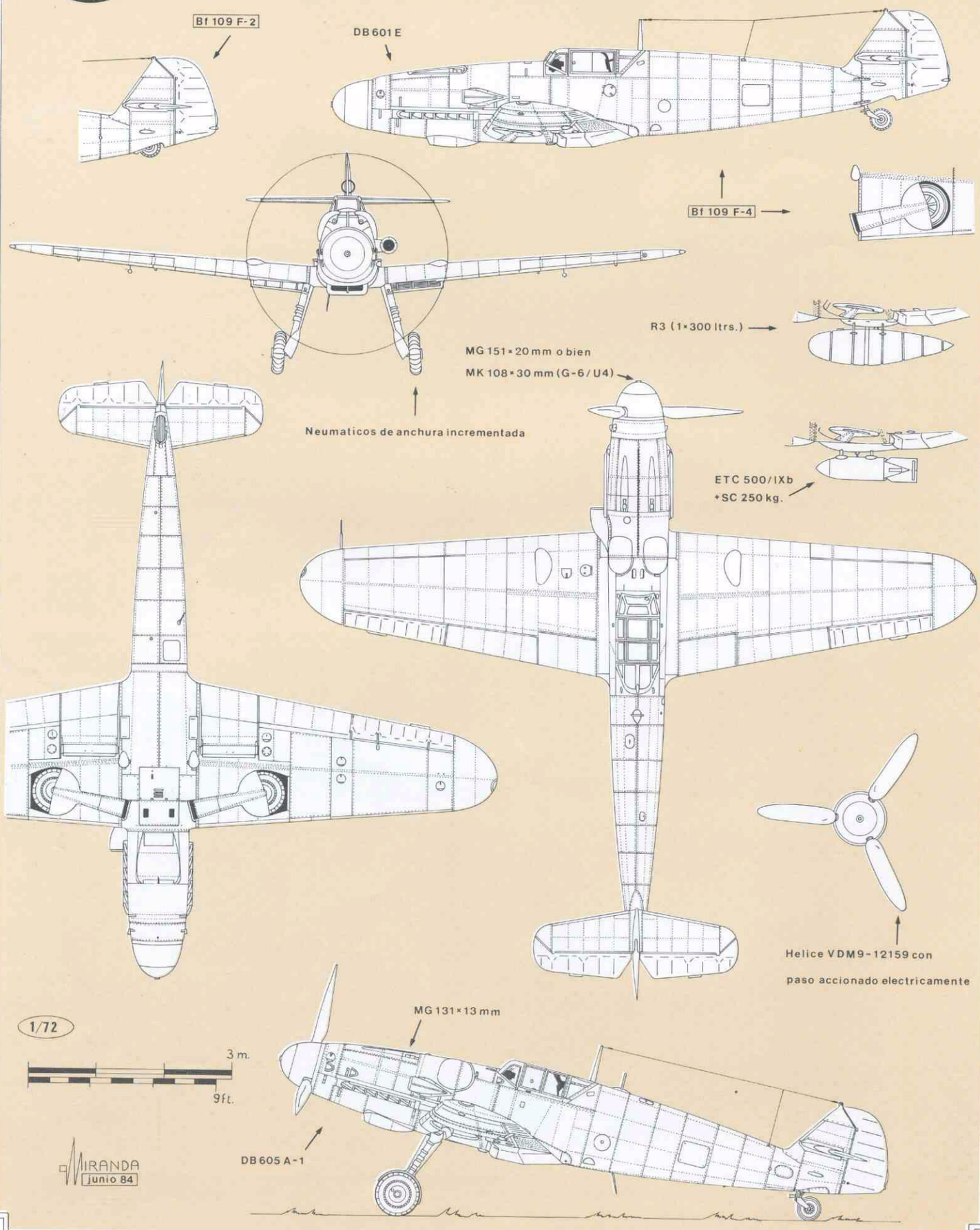
MESSERSCHMITT Bf 109F (FRIEDRICH)



Estando encuadrada en la escuadra de caza JG 51, la segunda escuadrilla española (junio-diciembre de 1942) recibió cazas puros, del tipo Bf 109F. El Friedrich suponía una extensa modificación respecto del Emil, distinguiéndose de éste principalmente por las puntas semielípticas de las alas, el capotaje más currentilíneo del motor, una nueva toma de aire para el compresor y el estabilizador horizontal en voladizo. Además, el armamento se reducía a un cañón tirando por el eje de la hélice y las dos ametralladoras MG 17 de capot. Los primeros Bf 109F (F-1 y F-2), aparecidos en la costa del Canal de la Mancha en la primera mitad de 1941, usaban el motor DB 601N de 1.175 cv ya empleado, como hemos visto, por algunos Emil. El cañón del F-1 era el viejo MG FF/M de 20 mm., pero el F-2 usaba el nuevo MG 151/15, que, aunque de sólo 15 mm. de calibre, era mucho más rápido. Cuando estuvo disponible el nuevo motor DB 601E de 1.350 cv, aparecieron las versiones F-3 y F-4 (principios de 1942). El F-3 tenía el mismo armamento que el F-2, pero el F-4 (última versión del Friedrich como caza puro, siendo los F-5 y F-6 de reconocimiento) montaba el cañón MG 151/20, de 20 mm., en vez del de 15.

No sabemos con certeza qué versión (o versiones) del Bf 109F utilizó la escuadrilla española, siendo todas exteriormente análogas. Los Bf 109F adquiridos por España en 1943 fueron ciertamente F-4. La tercera escuadrilla heredó los Friedrich de la segunda, pero cambió a Focke-Wulf Fw 190A en primavera de 1943. El Bf 109F fue el más elegante y fino de los 109, y si algún defecto tenía (aparte de la estrecha vía de tren de aterrizaje, como todos los Bf 109) era su reducido armamento (aunque, al parecer, algunos pilotos alemanes preferían el cañón en el motor a un armamento más abundante, pero en las alas). Fue fabricado en cantidad inferior al Emil y a su sucesor aparecido en 1942, el Gustav.

Messerschmitt Bf 109F y G-6



SEGUNDA ESCUADRILLA

1 Cte. SALVADOR DIAZ-BENJUMEA, Julio
2 Cap. NORIEGA LABAT, Antonio

3	Cap.	Bengoechea Menchaca, Manuel					
4	Cap. Prov.	Frutos Rubio, Juan	5	Cap. Prov.	Serra Pablo-Romero, Carlos	6	Tte. Barañano Martínez, Emilio
7	Tte.	Escudé Gisbert, Ramón	8	Tte.	Ripollés Aznares, José M.ª	9	Tte. Garret Rueda, Federico
10	Tte.	Arango López, José	11	Tte.	Robles Cebrián, Andrés	12	Tte. Prov. Urquiola Antúnez, Antonio
13	Tte.	Medrano de Pedro, Luis	14	Tte.	Arraiza Goñi, Javier	15	Tte. Prov. Mtnez. Pérez Galdós, José M.ª
16	Alf. Prov.	González de la Fuente, Ramón	17	Alf. Prov.	Navarro Pérez, Antonio	18	Alf. Prov. Bengoa Clemares, Fernando
						19	Alf. Prov. Beriaín Arbilla, Fco. Javier

(Los capitanes provisionales y tenientes efectivos de la 1.ª tanda de la 1.ª Promoción de León; los tenientes provisionales procedentes de Infantería).

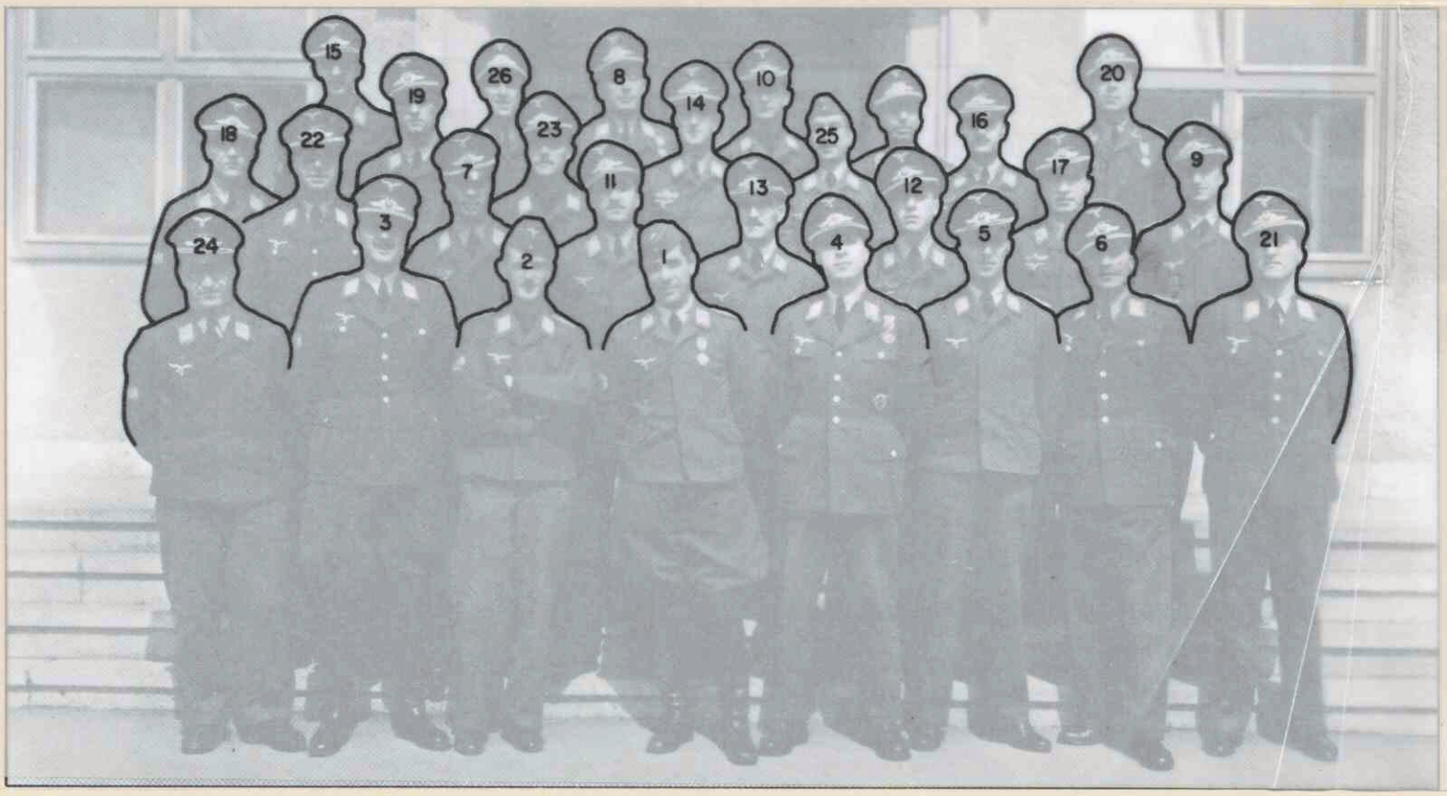
Lagg 3", y probablemente a otro, no confirmado.

Por estas fechas una potente Flota comienza a concentrarse en Gibraltar, desde donde se inicia el 8 de noviembre el desembarco en el Norte de Africa. Alemania reacciona ocupando la Francia de Vichy, con lo que sus tropas ocupan toda la frontera pirenáica, tornándose peligrosa la situación de España y de sus fuerzas expedicionarias. Poco más tarde empieza la contraofensiva de Stalingrado, donde ya ha asumido Jukov el mando supremo. Ceden los Ejércitos rumanos que flanqueaban al 6.° Ejército alemán y el 23 se cierra una tenaza que cerca a von Paulus.

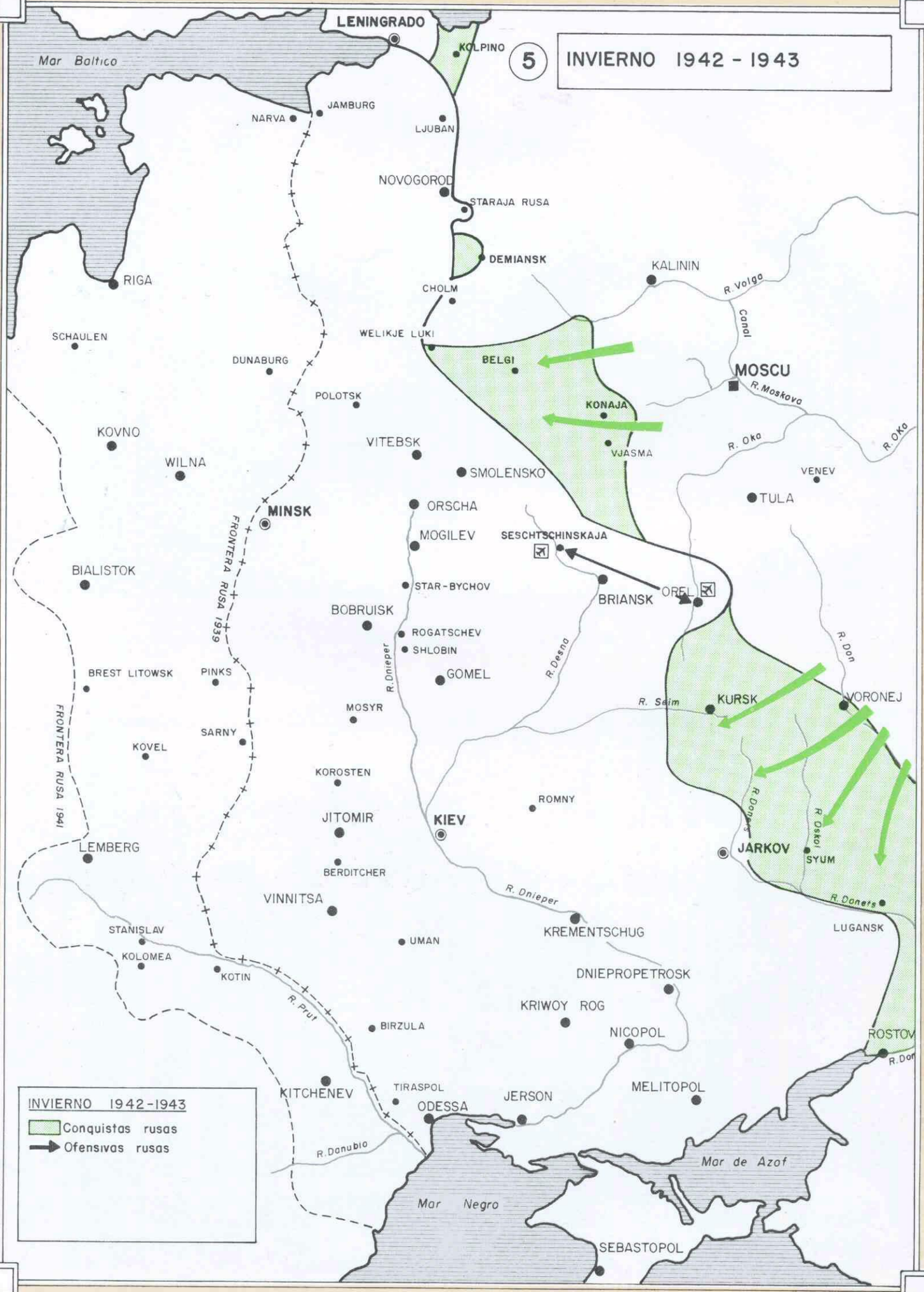
El 11 de **noviembre** consiguió su último derribo la 2.ª Escuadrilla, un **PE-2** logrado por el teniente Luis **Medrano** de Pedro y en este trascendental mes se produjo el segundo relevo de expedicionarios españoles, que, para evitar el bache originado en la anterior sustitución, se organizó de la siguiente forma: Constituída la 3.ª Escuadrilla en Morón el primero de septiembre, el día 15 sale hacia Alemania un primer contingente formado por dos suboficiales, 6 cabos y 9 soldados, al mando del teniente Larraz, que permanecen en Werneuchen un mes, incorporándose el 31 de octubre a Orel; las patrullas de los capitanes **Asensi** y **Alós** y el comandante **Ferrándiz** cruzan la frontera a mediados de octubre y pasan a entrenarse al aeródromo francés de S. Jean D'Angeli, mientras la tercera, mandada por **García Menéndez Conde**, continúa algún tiempo más en España.

10 – RELEVO EN OREL. STALINGRADO.

El último día de noviembre el comandante Salvador transmite el mando al comandante Ferrándiz y se decide que continúen agregados a la 3.ª Escuadrilla los pilotos **Barañano, Bengoa,** Beriain, Garret, Urquiola y Martínez Pérez, Galdós; el resto de los pilotos de la 2.ª Escuadrilla, regresan definitivamente a la Patria. En España se encontraron con significativos cambios que habían tenido su arranque en el cambio de Gobierno del mes de septiembre, con el significativo cese del pro-alemán Serrano Súñer en la



Grupo de los componentes de la 2.ª Escuadrilla. Además de los pilotos, identificados en el cuadro superior, 10, Cap. Valle, médico; 21, Tte. Menéndez, piloto de Transporte; 22, Tte. Urquiza; 23, Tte. Tomé; 24, Alf. Sánchez, el Pater; 25, Alf. Sadaba; 26, Alf. Gómez.


5
INVIERNO 1942 - 1943
LENINGRADO
KOLPINO
Mar Baltico
JAMBURG
NARVA
LJUBAN
NOVOGOROD
STARAJA RUSA
DEMIANSK
KALININ
RIGA
CHOLM
R. Volga
Canal
SCHAULEN
WELIKJE LUKI
BELGI
MOSCU
R. Moskova
DUNABURG
POLOTSK
KONAJA
KOVNO
VITEBSK
VJASMA
R. Oka
WILNA
SMOLENSKO
VENEV
TULA
MINSK
ORSCHA
MOGILEV
SESCHTSCHINSKAJA
FRONTERA RUSA 1939
BIALISTOK
STAR-BYCHOV
BRIANSK
OREL
BOBRUISK
ROGATSCHEV
SHLOBIN
R. Dnieper
R. Desna
R. Don
BREST LITOWSK
PINKS
GOMEL
R. Seim
KURSK
VORONEJ
MOSYR
SARNY
KOVEL
FRONTERA RUSA 1941
KOROSTEN
ROMNY
R. Donets
R. Oskol
JITOMIR
KIEV
JARKOV
SYUM
LEMBERG
BERDITCHER
R. Dnieper
VINNITSA
R. Donets
STANISLAV
KREMENTSCHUG
LUGANSK
UMAN
KOLOMEA
KOTIN
DNIEPROPETROSK
R. Prut
KRIWOY ROG
BIRZULA
NICOPOL
ROSTOV
R. Don
KITCHENEV
TIRASPOL
JERSON
MELITOPOL
ODESSA
R. Danubio
Mar de Azof
Mar Negro
SEBASTOPOL
INVIERNO 1942-1943
Conquistas rusas
Ofensivas rusas

El Capitán Noriega segundo Jefe de la Escuadrilla, era abatido en uno de sus primeros servicios. Su nombre se recordó en uno de los aviones. Fue enterrado en el cementerio del aerodromo.

cartera de Asuntos Exteriores y su sustitución por el moderado general Gómez Jordana.

En estos momentos la situación en el frente ruso se presenta dramática para los invasores. En Stalingrado atacan fuerzas rusas desplegadas en 3 Grupos de Ejército: Frente del Suroeste (Vatutin), Frente del Don (Rokossovski) y Frente de Stalingrado (Jeremenko). Los dos primeros, por el Norte, derrumban el 19 de noviembre el frente del 3.er Ejército rumano, del que sólo alguna división resiste, sin que el XLVIII Cuerpo de ejército acorazado (von Heim), única reserva del sector, pueda restablecer la situación. Al día siguiente se repite la acción por el Sur, a cargo de Jeremenko, sobre el 4.° Ejército rumano. Los alemanes pagan cara su confianza, pues en sólo cuatro días enlazan Rokossovski y Jeremenko; en el interior de la bolsa queda el 6.° Ejército alemán (von Paulus) y el XIV Cuerpo de Ejército acorzado (Hube). Al Sur queda en comprometida situación el LVII Cuerpo de Hoth y sin enlace con otras fuerzas alemanas.

Para salvar la situación Hitler ordena a von Manstein que abandone el cerco de Leningrado y se incorpore a asumir el mando del Grupo de Ejércitos del Don, que se forma integrando todas las fuerzas supervivientes: el 2.° Ejército alemán (Weiss), el 2.° Húngaro (Jany) y el 8.° Italiano (Gariboldi). Se le prometen 4 divisiones acorazadas, incorporándose sólo la núm. 23 del Cáucaso y la núm. 6 de Francia, pues no llegaron una que debía enviar el Grupo de Ejércitos del Centro y otra procedente de Francia.

El Comandante Salvador, Jefe de la 2.ª Escuadrilla.

DERRIBOS DE LA 2.ª ESCUADRILLA

Pilotos	Jun.	Jul.	Ag.	Sept.	Oct.	Nov.	TOTAL	Observaciones
Frutos	0	1	0	1	0	0	2	
Garret	0	1	0	0	0	0	1	
M. Bengoechea	0	1	1	0	1	0	3	Más 1 probable
Barañano	0	1	0	1	0	0	2	Más 2 en la 3.ª (feb. 43)
J. Arango	0	1	0	0	0	0	1	
Arraiza	0	1	0	0	0	0	1	
Escudé	0	0	1	0	0	0	1	
C. Serra	0	0	0	0	1	0	1	
Medrano	0	0	0	0	0	1	1	
Beriain	0	0	0	0	0	0	0	2 en la 3.ª (feb. 43)
Bengoa	0	0	0	0	0	0	0	1 en la 3.ª (enero 43)
TOTAL	0	6	2	2	2	1	13	
Lagg 3	0	4	0	0	2	0	6	
DB-3	0	1	0	0	0	0	1	
PE-2	0	1	0	1	0	1	3	
Il-2	0	0	2	1	0	0	3	
TOTAL	0	6	2	2	2	1	13	

BAJAS DE LA SEGUNDA ESCUADRILLA

En junio, el capitán Noriega
En julio, el teniente Navarro

Dos pilotos españoles, junto a los restos de un avión enemigo derribado.

A veces la actividad bélica dejaba unos momentos de descanso.

El 12 de diciembre comienza Manstein su ofensiva, rompe el frente del 51 Ejército ruso y logra recorrer 130 de los 180 km. que le separan de la bolsa, pero en dicha posición le cerró el paso el 2.° Ejército de la Guardia, mandado por Malinovski. Restaban 50 km., que se hubiesen podido salvar con el empuje desde dentro del cerco del Cuerpo acorazado de Hube, que contaba con dos divisiones veteranas (la 14 y la 16) y una reciente (la 24).

Pero Hitler no autoriza la retirada de Stalingrado, creyendo que la Luftwaffe es capaz de asegurar el abastecimiento. Le cegaba la experiencia del invierno anterior en Demjansk; pero las tropas ahora cercadas triplicaban en número a aquellas. El 6.° Ejército fijó sus necesidades de suministros en 750 Tn/día; la Aviación de Transporte sólo se creía capaz de situar en Stalingrado 300, pero Göring aseguró poder enviar 500 Tn/día. La realidad es que se aprovisionaron 286 Tn/día, que se redujeron a 100 en las últimas jornadas de diciembre.

Para complicar las cosas Vatutin abrió una nueva brecha el 16 de diciembre en el frente del Tchir, más al N.O. de Stalingrado, en el sector del 8.° Ejército italiano, debiendo enviar Hoth como refuerzo la 6.ª División acorazada, su mejor unidad. Los rusos sabían donde estaba el punto débil del enemigo y, por si fuera poco, atacaron con furia más al Norte, donde desplegaban italianos y húngaros, cuyo frente se derrumbó estrepitosamente. Con ello, los aeródromos de partida se alejaron más de 400 km. de la bolsa, duplicándose la distancia inicial. La enorme distancia que debían recorrer los lentos aviones de transporte sobre territorio enemigo convirtieron el puente aéreo en una operación suicida, en la que se perdieron más de 500 aviones.

El 13 de enero comenzó Rokossovski la tarea de liquidación de la bolsa (de 60 km. de E. a O. y 40 km. de N. a S.), a un tiempo que el Frente de Voronej (Gólikov), destrozaba al 2.° Ejército húngaro, y el 16 caía el aeródromo principal (Pitomnik), quedando sólo el auxiliar (Goumrak). El 31 se rinde von Paulus y el 2 de febrero cesa toda resistencia. Los soviéticos capturan 22 divisiones y unos 300.000 prisioneros.

Hoth y Manstein pudieron asegurar el repliegue del Grupo de Ejércitos "A" desde el Cáucaso y que el 1.er Ejército acorazado (Kleist) alcanzara Rostov antes que los rusos. Las fuerzas germanas de Ucrania se reorganizaron a continuación, quedando en el Grupo de Ejércitos "A" (Kleist) los Ejércitos 17° (Jaenicke) y 6.° reconstituido (Hollidt); y en el Grupo de Ejércitos del Sur (Manstein) los Ejércitos 2.° (Weiss), 4.° acorazado (Hoth) y 1.° acorazado (Mackensen).

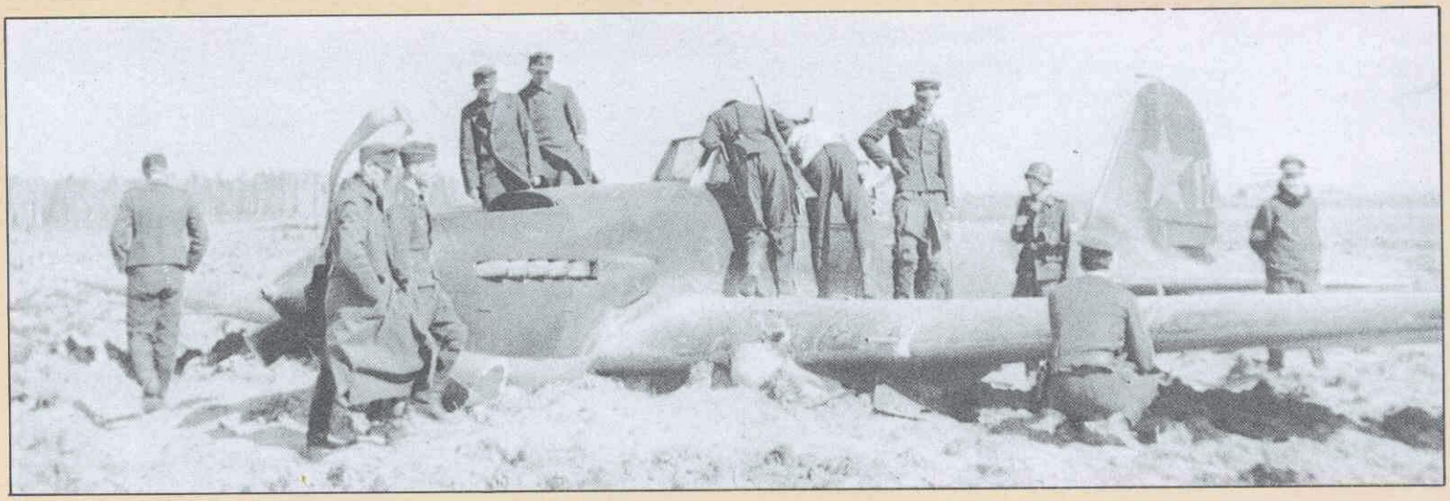
11 – LA 3.ª ESCUADRILLA EN EL INVIERNO 1942-43

Mientras se desarrollaban estos sucesos en el Sur, la 3.ª Escuadrilla comenzaba con mal pie su actuación en Rusia. En uno de sus primeros servicios, el **1 de diciembre**, Asensi se ve obligado a tomar tierra en terreno enemigo, por avería de motor, y allí permanecería, hasta 1953, prisionero. El 27 del mismo mes Carmelo **Lacruz** Cuervo logra el primer derribo (un **"IL-2"**) mientras su compañero de pareja, **Barañano**, consigue otro **IL-2** probable, a la vez que su avión es alcanzado en el depósito de aceite; aterriza sin novedad en terreno propio. El Alférez **Bengoa** se apunta ese mismo día un **"PE-2"**.

El 12 de enero el teniente **Lacruz** capota en una salida por alarma y resulta **herido** siendo dado de baja por todo el resto de su estancia en Rusia.

El frío invernal no llegó a ser tan intenso como el del anterior año pero eran frecuentes temperaturas de 20 y 30°C. bajo cero. Al comenzar el año 1943 se anuncia la próxima entrega de aviones "FW-190" a la 3.ª Escuadrilla, para regocijo de los pilotos, aunque

Tras el combate, los comentarios permiten perfeccionar tácticas y maniobras.



Ha sido derribado un avión IL. 2 ruso. El examen de sus restos da un mejor conocimiento de sus características.

TERCERA ESCUADRILLA

Cte. FERRANDIZ ARJONILLA, Carlos

Cap.	Asensi Alvarez-Arenas, Andrés	Cap.	Alós Herrero, Antonio	Cap. Prov.	G.ª Menéndez Conde, J. Antonio
Tte.	Gavilán Ponce León, J. Ramón	Tte.	Hevia Alvarez-Quiñonez, Gonzalo	Tte.	Ozores Ochoa, Ruy
Tte.	Calleja Glez-Camino, Rafael	Tte.	Luca de Tena y Laso, Ramón	Tte.	Meneses Orozco, Bernardo
Tte.	García García, Narciso	Tte.	Azqueta Brunet, Luis	Tte.	Pérez González, Alejandro
Tte. Prov.	Pérez Muñoz, Julio Manuel	Tte. Prov.	Lacruz Cuervo, Carmelo	Alf. Prov.	Guibert Amor, Javier M.ª
Tte. Prov.	Roselló Simonet, Juan	Tte. Prov.	Mtnez. Vara de Rey, Miguel	Alf. Prov.	Aldecoa Lecanda, Vicente
Alf. Prov.	Texidor Rodríguez, Carlos				

(El capitán provisional y los tenientes efectivos de las tandas 1.ª y 2.ª de la 1.ª Promoción de León; los tenientes provisionales procedentes de Infnatería, excepto Vara de Rey).

esto sumara dificultades a los mecánicos, familiarizados ya con el "Me 109".

El 27 de enero, en pleno recrudecimiento de la actividad aérea, se obtiene la mayor victoria hasta entonces: **Barañano** y **Martínez Vara del Rey** derriban **dos "PE-2"** cada uno; **Beriain** dos **Lagg 3"** y un tercero **Hevia**; siete victorias en un día. Tres días después **Gavilán** derriba un **"I-153"**. Fue por entonces cuando se reunieron Roosevelt y Churchill en Casablanca y, envalentonados por los éxitos de Stalingrado y Africa, exigen al Eje la rendición incondicional. Esto desalienta al creciente grupo de generales alemanes contrarios a Hitler, que planeaban el cese de hostilidades en el Oeste y el aislamiento de la URSS del resto de sus aliados.

Los rusos, inyectados de moral, presionan en febrero por todo el frente, soportando la División Azul el combate más violento de toda su campaña. Interpuesta entre Govorov y Sacharov, estaba encuadrada en el XXIV Cuerpo de Ejército del 18° Ejército (Lindemann) y tenía a su frente desde poco antes al general Esteban Infantes. A mediados de enero había destacado la División Azul un batallón a Mga y Ladoga, antes de levantarse el cerco de Leningrado. El **10 de febrero** el Regimiento 262 (coronel Sagrado), ala derecha de la División, es atacado violentamente por las 45, 63 y 72 divisiones rusas, apoyadas por 187 baterías.

Antes del asalto, la artillería enemiga deshizo dos de los batallones del Regimiento, y el batallón de la extrema derecha hubo de replegarse sobre la División alemana que le flanqueaba. El coronel Sagrado logró recuperar Krasnibor con un escuadrón del Grupo de Exploración, el Grupo de Zapadores y la Plana Mayor y, por fin, la División 212 alemana relevó al 262 Regimiento, que pasó a reforzar la línea de los otros dos regimientos de la División Azul. Las bajas ascendieron a 2.800 por los hispanos, estimándose las rusas en 9.000.

La Escuadrilla Azul se lucirá a finales de febrero; en tres días,

Parte de los componentes de la 3.ª Escuadrilla. De izquierda a derecha: el Tte. Vara de Rey, Tte. Luca de Tena, un suboficial alemán, Alf. Guibert, Alf. Texidor, Tte. Pérez Muñoz, Tte. Gavilán, Tte. Azqueta, Tte. Coronel alemán Normand, Tte. Calleja, Tte. Larraz; el Jefe de la Escuadrilla, Cte. Ferrándiz; a su izquierda, el Cap. Alós y, en el extremo de la derecha, el Tte. Ozores. Agachados, el Tte. Pérez González y el Alf. Roselló.

Antes de subir al avión, el mecánico da las novedades al piloto.

El Alférez Aldecoa ante la tumba del Capitán García-Menéndez Conde, en el cementerio de Sesisbaya, habilitado en el jardín del destruido pabellón de Oficiales ruso.

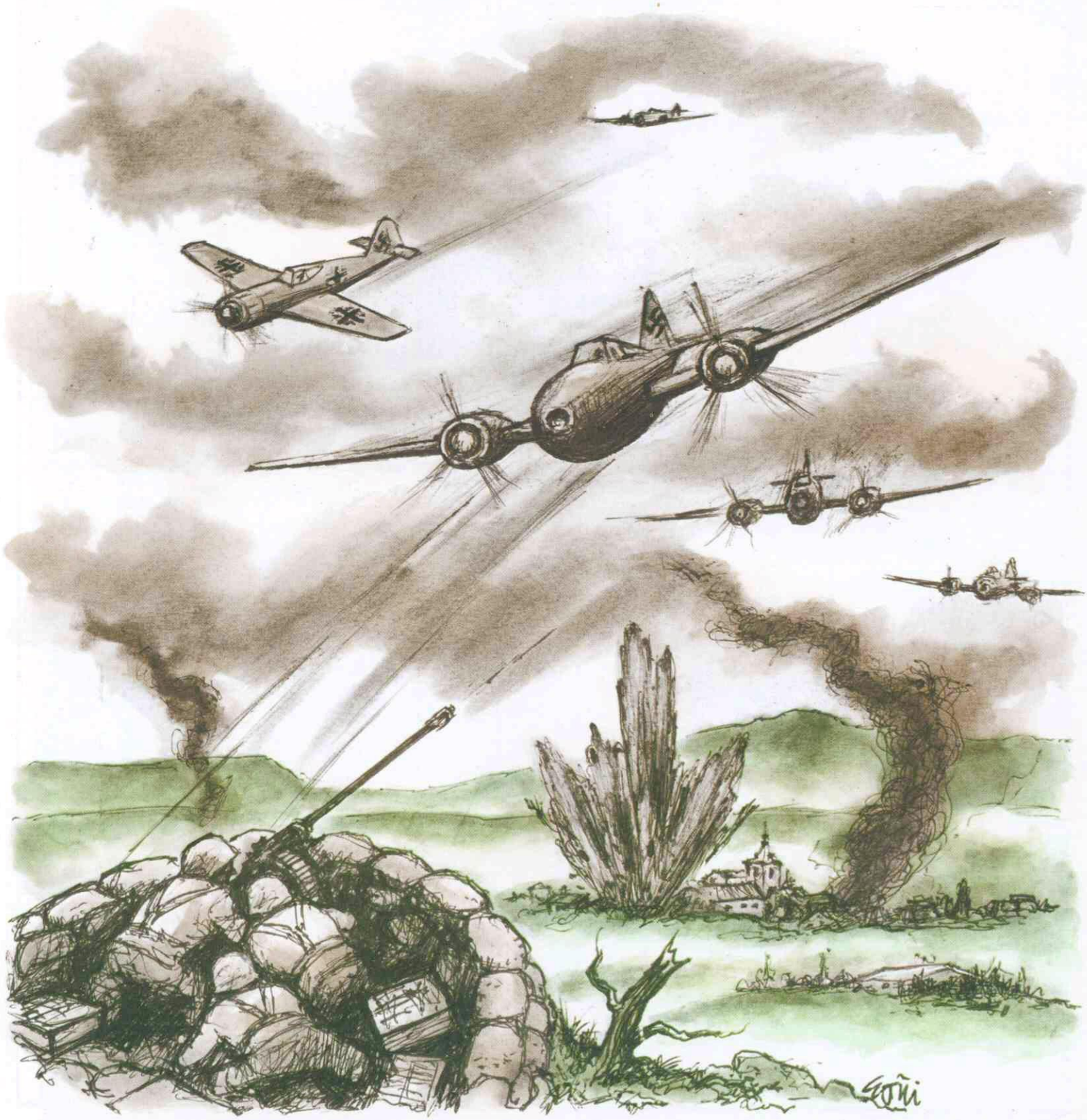
del 22 al 24, se apuntan **11 victorias:** 5 "IL-2" a cargo de Pérez Muñoz, Hevia, Gavilán, Vara del Rey y Luca de Tena, 2 "PE–2" por medio de Ferrándiz y Azqueta, 3 "Lagg 3" entre Hevia y Aldecoa (dos el primero y uno el segundo), y un "Lagg-5" (Azqueta en colaboración con Hevia).

El elevado número de bombarderos derribados refleja la actitud defensiva del frente central, que entró en una fase de rectificación a retaguardia, con abandono del saliente Rzev-Wjasma. Para colaborar en esta operación la escuadrilla se trasladó a Seschtschinskaja, entre Orel y Smolensko. Más al Norte se perdió Velikije Luki, y a la vez que se retrocedía en el Centro, en el Sur, en una brillante reacción, von Manstein destruyó las fuerzas rusas que habían ocupado Jarkov.

Mientras tanto, en Africa, después de la derrota en El Alamein, Rommel se retira al enclave de Túnez, que pronto, el 12 de mayo de 1943, sucumbirá. Dado el giro de los acontecimientos y, a pesar de que las tropas alemanas estaban apostadas a lo largo de todo el Pirineo, Franco decide comenzar una nueva etapa política, con la inauguración de las primeras Cortes de la post-guerra.

Del **7 al 10 de marzo** logra la 3.ª Escuadrilla **siete** nuevas victorias en combate aéreo: cinco cazas (2 "Lagg-5", 2 "Jak-1" y 1 "Lagg 3") y dos "IL-2", a cargo de Ferrándiz, Gavilán y Alós, a razón de dos cada uno, y el otro adjudicado a Calleja.

El 13 y **el 19** se redondea el éxito con 3 "Lagg 3" a cargo de Hevia, Roselló y Pérez Muñoz, que se apunta asimismo otro avión indeterminado.



DERRIBOS DE LA 3.ª ESCUADRILLA

	1942	1943					1943				
Pilotos	Dic.	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	Sub-total	May.	Jun.	Jul.	Sub-total	TOTAL
Hevia	–	1	3	1	1 (1)	6 (1)	1	4	–	5	11 (1)
Gavilán	–	1	1	2	–	4	2	3	–	5	9
Azqueta	–	–	2	–	–	2	2	2	–	4	6
Alós	–	–	–	2	–	2	1	2	–	3	5
Martínez Vara Rey	–	2	1	–	–	3	–	1	–	1	4
Pérez Muñoz	–	–	1	2	–	3	–	1	–	1	4
Meneses	–	–	–	–	–	–	–	3	1	4	4
Ferrándiz	–	–	1	2	–	3	–	–	–	–	3
Calleja	–	–	–	1	–	1	–	2	–	2	3
Carmelo Lacruz	1	–	–	–	–	1	–	–	–	–	1
Aldecoa	–	–	1	–	–	1	–	–	–	–	1 + 1 prob.
Luca de Tena	–	–	1	–	–	1	–	–	–	–	1
Roselló	–	–	–	1	–	1	–	–	–	–	1
Pérez González	–	–	–	–	–	–	1	–	–	1	1
Texidor	–	–	–	–	–	–	1	–	–	1	1
Guibert	–	–	–	–	–	–	–	1	–	1	1
Colectivo	–	–	–	–	–	–	1	–	–	1	1
Otros (2.ª Esc.)	1	4	–	–	–	5	–	–	–	–	5
TOTAL	2	8	11	11	1	33 (1)	9	19	1	29	62 (1)

El símbolo (1) significa que debe añadirse una unidad a la cifra oficial de derribos, pues la victoria de Hevia sobre un "PE-2" del mes de abril de 1943 se le contabilizó la Escuadrilla alemana con la que volaba agregado el piloto español.

Pilotos de la 2.ª, que siguieron con la 3.ª: Barañano (2 + 2), Bengoa (0 + 1), Beriain (0 +2), Garret, Urquiola y Martínez Pérez Galdos.

Pilotos de la 3.ª, que siguieron con la 4.ª: Ozores, Meneses (4 + 2), Guibert (1 + 1) y Aldecoa (1 + 6)

Caza "Lagg 3"	–	3	3	4	–	10	4	12	–	16	26
Recon. "IL-2"	1	–	5	2	–	8	3	4	–	7	15
Bomb. "PE-2"	1	4	2	–	(1)	7 (1)	1	2	–	3	10 (1)
Caza "Lagg 5"	–	–	1	2	–	3	1	1	1	3	6
Caza "Jak 1"	–	–	–	2	1	3	–	–	–	–	3
Caza "I-153"	–	1	–	–	–	1	–	–	–	–	1
Indeterminado	–	–	–	1	–	1	–	–	–	–	1
TOTAL	2	8	11	11	1 (1)	33 (1)	9	19	1	29	62 (1)

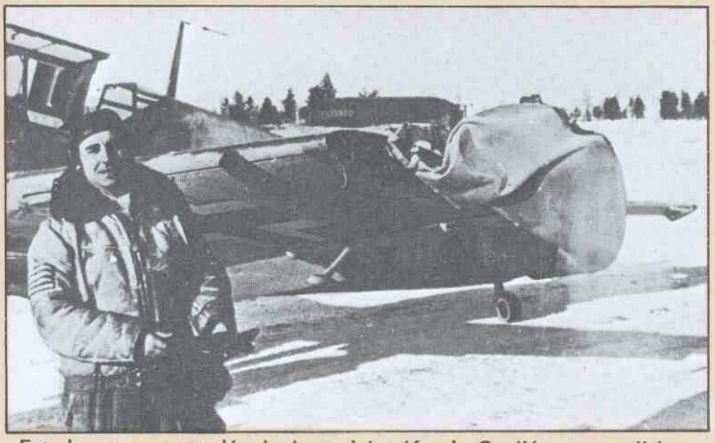
BAJAS DE LA TERCERA ESCUADRILLA

Diciembre: Capitán Asensi (prisionero)
Enero: Teniente Carmelo de la Cruz (herido el día 12)
Marzo: Capitán García-Méndez Conde († 21)
Teniente Narciso García García († 18)

Marzo: Soldado Primitivo Giménez († 14)
Mayo: Tte. Prov. Roselló († 5)
Junio: Tte. Pérez González († 8)

El Focke-Wulf en vuelo sobre Rusia.

Avión de la Escuadrilla destruido en tierra por un ataque ruso.



Estado en que quedó el plano del avión de Gavilán, tras colisionar en vuelo con un avión ruso que resultaría derribado.

Vara de Rey se prepara para iniciar un vuelo.

A veces se producía un accidente en tierra.

Pero este mes también sufrieron bajas. En un bombardeo al aeródromo murió **el 14** el soldado Narciso García García y **el 11**, en lucha contra numerosa caza enemiga, el capitán Antonio **García Menéndez Conde**; recién llegado al frente de la tercera patrulla de la 3.ª Escuadrilla (con Ozores, Meneses, Guibert, Aldecoa y Pérez González), que permitió volver a la Patria a los agregados de la 2.ª Escuadrilla.

12 – LOS NUEVOS "FW-190"

En abril se suman dos nuevos derribos, ambos debidos a Hevia, un "Jak-1" y un "PE-2", si bien este último se contabiliza a un brigada alemán (el jefe de la Patrulla).

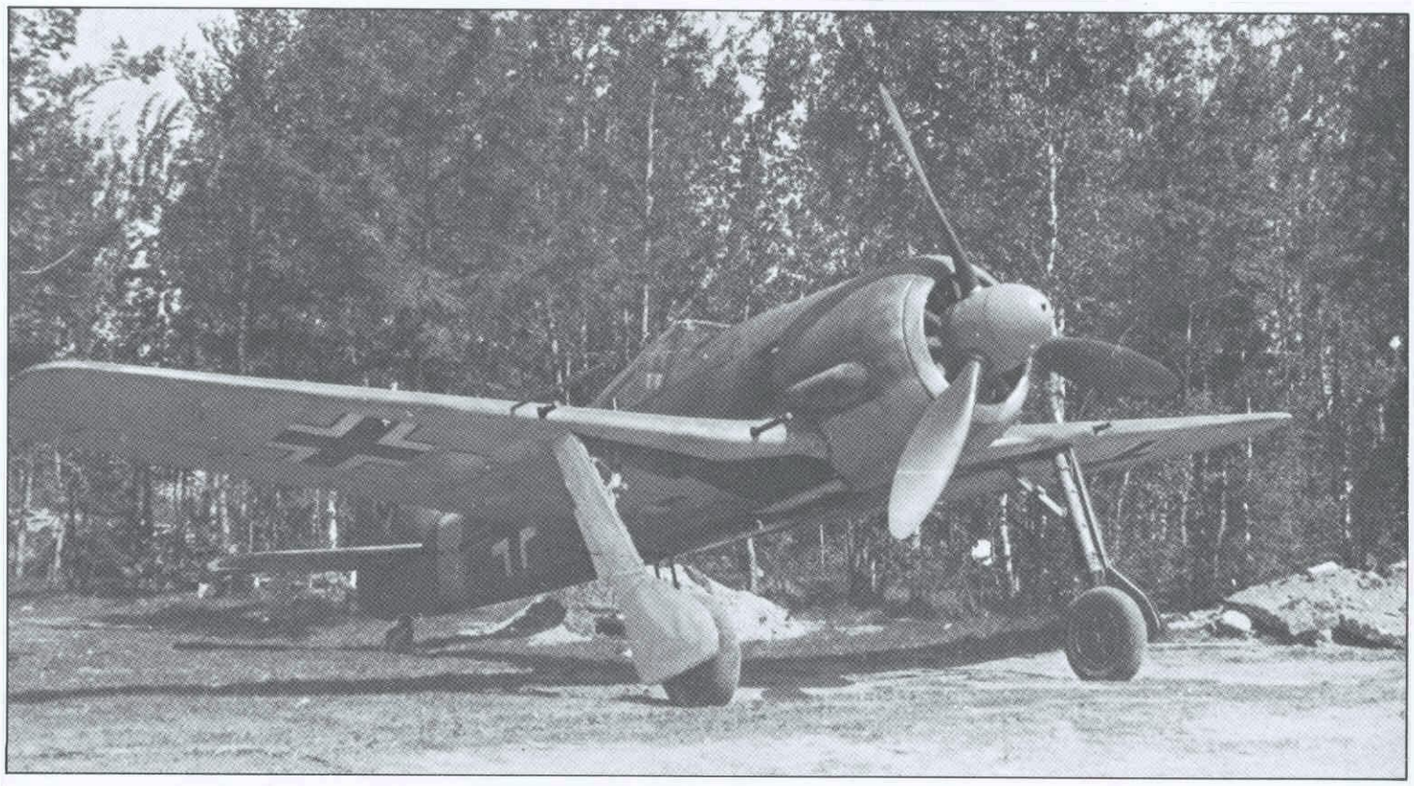
No se crea por el dato anterior que este mes fue de inactividad, pues se sucedieron ataques constantes al aeródromo, tanto diurnos como nocturnos. En uno de ellos, aprovechando que los aviones habían salido al frente llegan 8 "IL-2", 17 "PE-2", 15 "Lagg 3" y 12 cazas de tipo desconocido, saliendo la única pareja de alarma, que ahuyenta al enemigo. A **finales de abril** se produce el cambio de los "Me 109" por los más modernos "FW 190" y se destaca una patrulla al aeródromo de Smolensko, por una semana.

Si con los "Me 109" en cinco meses la 3.ª Escuadrilla había abatido 33 aparatos, con los "FW 190", en sólo dos meses (con únicamente seis días de combates) lograría 29 derribos, más otro probable.

Con el cambio, Hevia y Gavilán conservan su extraordinaria eficacia y Alós su regularidad; y ascienden irresistibles Azqueta y Meneses.

El **8 de junio** se supera la marca del 27 de enero, consiguiéndose en esta jornada la cifra de **10 victorias**, la mayor parte de ellas sobre el aeródromo de Sechtschinskaja, falleciendo en combate el teniente Alejandro **Pérez González**; y **dos días después**, en otro gran día, se contabilizan **9** seguros y 1 probable, resultado de un ataque de 60 aparatos enemigos y del sonido a tiempo de la alarma.

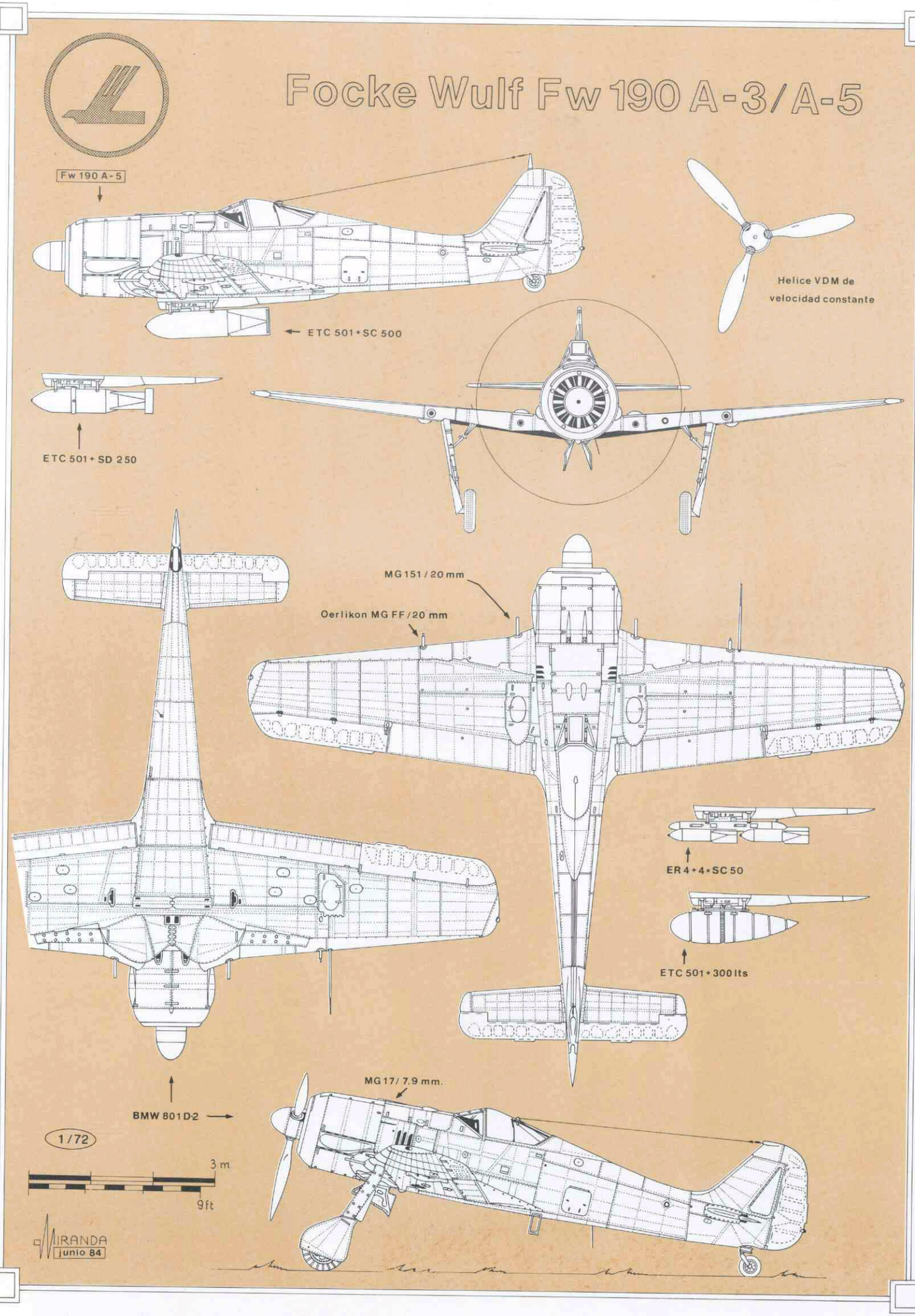
FOCKE-WULF Fw 190A



El primer protipo del segundo de los grandes monoplazas de caza alemanes de la Segunda Guerra Mundial voló por primera vez el 1 de junio de 1939 (casi cuatro años después que el prototipo del Bf 109). Tras un laborioso proceso de desarrollo en el que se ensayaron varios prototipos con cambios de motor y de alas, la serie inicial Fw 190A-1 emergió en primavera-verano de 1941, poco después que el Bf 109F. El caza Focke-Wulf tenía una gran novedad en relación con los anteriores cazas alemanes: su motor de 14 cilindros en doble estrella BMW 801C de 1.600 cv. En septiembre tuvieron lugar los primeros combates entre Fw 190A-1 y el caza británico Supermarine Spitfire V, mostrándose superior el aparato alemán pese a su inferior armamento (cuatro ametralladoras sincronizadas MG 17 de 7,92 mm., dos en el capot y las otras dos en las raíces de las alas). Tras el A-2, en el que las ametralladoras alares, habían sido sustituídas por cañones MG FF de 20 mm., apareció el Fw 190A-3, que fue el más utilizado por las escuadrillas españolas tercera (desde primavera de 1943) y cuarta (hasta poco antes de su relevo en febrero de 1944). El A-3 tenía el motor BMW 801D de 1.700 cv y un armamento nuevamente ampliado: además de las dos ametrelladoras MG 17 de capot, montaba un par de cañones MG 151/20 en las raíces de las alas y otros dos, del tipo MG FF, más al exterior, fuera del disco de la hélice. Así armado, el Fw 190A-3 era un aparato temible, el mejor caza a bajas altitudes de ambos bandos durante meses.

Una ventaja enorme del Fw 190 respecto del Bf 109 era el ancho tren de aterrizaje, que permitía a los Focke-Wulf despegar desde cualquier punto de dispersión en el contorno del aeródromo sin prestar excesiva atención al viento. Versiones posteriores del Fw 190 (no usadas por los españoles en Rusia) disponían de un sistema de inyección de agua-metanol para aumentar la potencia del motor en cortos períodos (de 1.700 a 2.100 cv). La versión definitiva con el motor BMW 801D fue el A-8, que fue sucedido por los Fw 190D de "nariz larga" (motor Jumo 213A), pero esta es ya otra historia. En Rusia, las escuadrillas alemanas volvieron al Bf 109 en 1943 o 1944 por la imperativa necesidad de unas buenas actuaciones a mayores altitudes.

Focke Wulf Fw 190 A-3/A-5



El 1.° **de mayo** se habían abatido dos Lagg-3, uno sobre el aeródromo y otro en el frente, y **el 5** fue alcanzado el teniente Juan **Roselló** Simonet, que se lanzó en paracaídas, con la mala suerte de que se rasgara durante la caída y provocase su fallecimiento.

El 6 de mayo se repitió la actividad abrumadora, por ataques masivos del enemigo, pese a los malos resultados, al aeródromo de Sechstschinskaja, de inmensas dimensiones, que le convertían en el centro de resistencia de todo el sector.

Esto facilitó la labor de los cazas alemanes, publicándose por esta época en una Orden del día de la **Escuadra Mölders**, a la que pertenecía la Escuadrilla Azul, la noticia de haberse aniquilado 4.394 aparatos rusos.

El **4 de julio** Meneses, abatiendo un "Lagg 5", consigue el último derribo de la 3.ª Escuadrilla. **El 23** de junio se incorpora la **primera patrulla** de la **4.ª Escuadrilla** iniciando el regreso a España los aviadores de la 1.ª expedición, seguidos el 28 por el escalón de tierra.

Inicialmente la 4.ª Escuadrilla estaba integrada por el comandante Mariano **Cuadra**, los capitanes Felipe **Galarza** y José **Llaca**; los tenientes **Lucas, Sánchez Tabernero, Dámaso Arango, Pedro Lacalle, Sánchez Arjona, Escalante, García Amigo, Mateos** y **Diego Vigueras**; quedando agregados de la 3.ª Escuadrilla Ozores, Meneses, Guiber y Aldecoa. Estos cuatro veteranos serán, como siempre, los más destacados de los primeros momentos, consiguiendo derribar 10 aviones en julio.

Desde el 2 de abril se había estado preparando esta escuadrilla en el aeródromo de **Alcalá de Henares** con asesoramiento de oficiales pertenecientes a expediciones anteriores.

La patrulla de **Galarza** salió de España poco después de la capitulación de los italo-alemanes en Túnez. Llegó el **18 de mayo** al aeródromo de **Colomier** donde permaneció **hasta el 6 de junio**, fecha en que se encaminó a Berlín.

El **15 de junio** a bordo de un "Ju-52", parten a **Sechstschinskaja** y el **mimso día sale de Alcalá de Henanres la 2.ª patrulla**, con el comandante **Cuadra** y la Plana Mayor, quedando allí la tercera patrulla.

13 – LLEGADA DE LA 4.ª ESCUADRILLA. LA OPERACION "CIUDADELA".

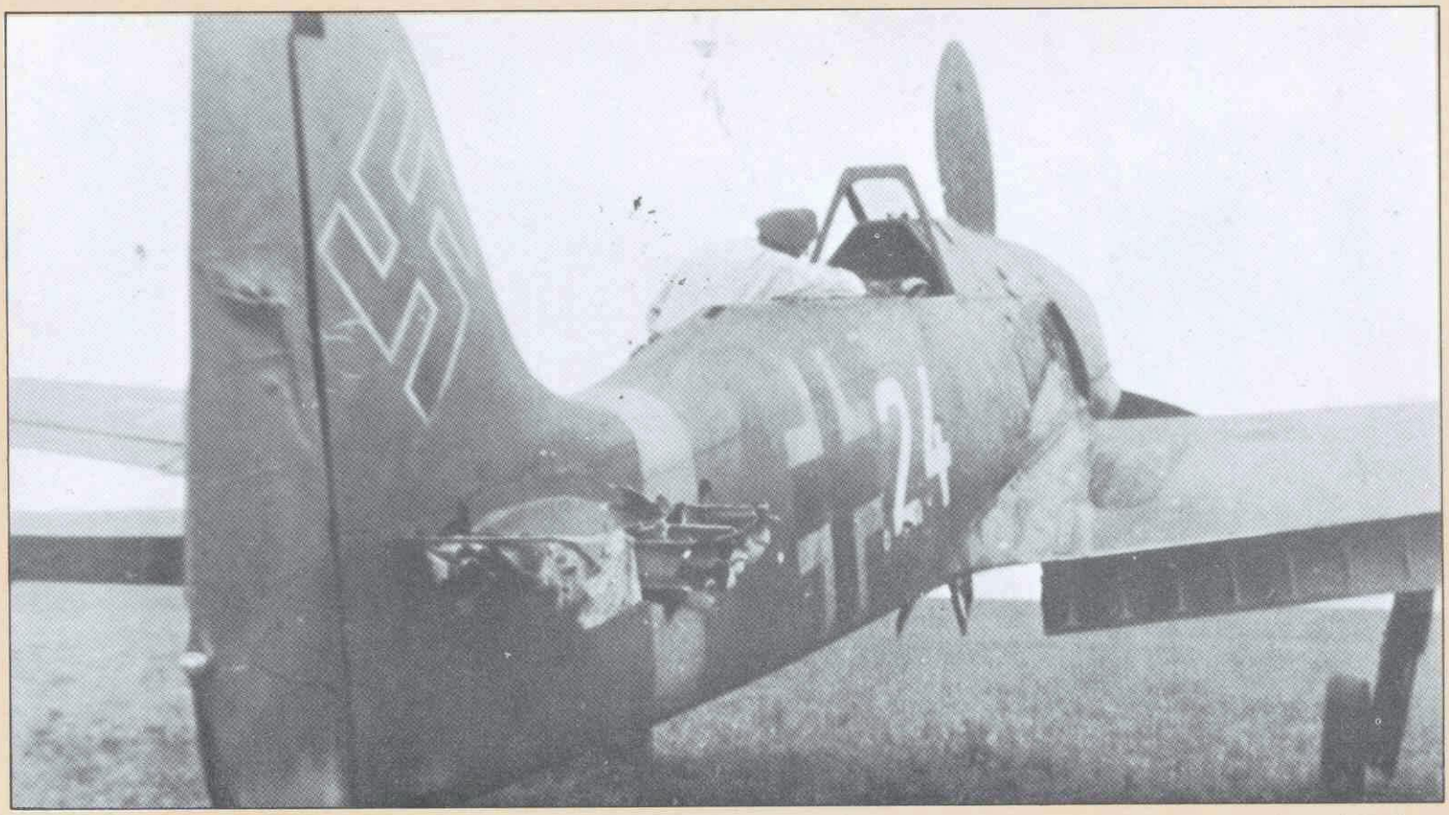
Como en anteriores ocasiones, la 4.ª Escuadrilla llega al frente justo en el inicio de una ofensiva germana, en este caso la operación "Ciudadela" la última de importancia a cargo de los alemanes en Rusia. Se pretendía cercar varios Ejércitos rusos en el entrante de Kursk, actuando desde Orel hacia el Sur el 9.° Ejército de Infantería y el 2.° Ejército Acorzado (Model) y desde Bielgorod hacia el Norte del Grupo de Ejércitos del Sur (von Manstein).

Estaba al frente de la operación Manstein y Model, la pareja de generales con mejor reputación de estrategas, cargados ambos con un brillante historial. Manstein, el autor del plan de invasión a Francia, quien ocupó Sebastopol y organizó el asalto a Leningrado, al que hubo que recurrir cuando el desastre de Stalingrado y que allí aseguró la evacuación del Grupo de Ejércitos que operaba en el Cáucaso y estuvo cerca de enlazar con vos Paulus, acababa de reconquistar Jarkov y en la ofensiva "Ciudadela" dirigía los dos últimos contraataques victoriosos, en Korosten y Berdichev.

Model, por su parte, había resistido con su 9.° Ejército en los momentos críticos de la 1.ª contraofensiva rusa en Moscú, manteniendo el saliente Rshev-Wjasma. Desde 1943 a 1945 se encargaría sucesivamente del Grupo de Ejércitos del Norte (sucediendo a Küchler), del Grupo de Ejércitos del Sur (sucediendo a Manstein) y por último del Grupo de Ejércitos del Centro (sustituyendo a Busch). Después sucedería a Rommel en el mando del Grupo de Ejércitos "B" del frente occidental y allí acabaría su carrera militar y su vida.

Participan en la ofensiva tres de los cuatro Ejércitos acorazados alemanes, mandados por Schmidt, Mackensen y Hoth, pero ya no existe supremacía germana en tanques. El "T-34" ruso era superior en calidad a los germanos, exceptuando al reciente "Tigre" y el aún no experimentado "Pantera", y su número aventajaba en mucho al de sus oponentes.

En la **reunión preparatoria del 4 de mayo, en Munich**, presidida por Hitler, se había producido una división de opiniones. Eran partidarios de la ofensiva Zeitzler y Kluge; Manstein, que la veía oportuna en abril, creía que ya había pasado la oportunidad, si



Durante un servicio, la antiaérea destrozó parte del timón de profundidad del avión de Aldecoa. Pese a ello, continuó la misión hasta regresar al aeródromo.

bien no se definió de manera precisa. En contra se pronunciaron Guderian, que prefería no arriesgar los últimos tanques e hizo notar que los de nuevo tipo "Pantera" aún no estaban puestos a punto, y Model, que opinaba que los rusos parecían conocer los planes alemanes, lo que resultó ser verdad.

Los jefes rusos eran también de talla excepcional: Rokossovski y Vatutin, héroes de la resistencia del sector Central y partícipes de la victoria de Stalingrado, que contaban con la gran ventaja del conocimiento de las intenciones enemigas.

Otro problema consistía en que tampoco existía ya la superioridad aérea del Reich. El abastecimiento de Stalingrado había supuesto la pérdida de más de 500 aparatos y, lo que era más difícil de reponer, sus tripulaciones.

Se creó en esta época la 6.ª **Flota aérea**, a cuyo mando accedió el general Ritter von Greim, del que continuó dependiendo la Escuadra Mölders, en la que estaba encuadrada la escuadrilla hispana. El número teórico de aviones que representaba esta Flota no se correspondía con la realidad.

Durante la batalla de Orel el comandante Cuadra tuvo que ir un día a la Plana Mayor con la amarga noticia de que sólo disponía de 5 aviones en vuelo, y allí escuchó con sorpresa: "pues al menos ya tenemos cinco". La 4.ª Escuadrilla dispuso de una media del 58,6% de aviones en vuelo, lo que supuso en estas jornadas un lugar destacado en la Escuadra.

Debido a las continuas misiones, los servicios de caza libre se hacian exclusivamente por parejas, para poder atender el mayor número posible de ellas. Se operaba desde Jarzewo hasta Kursk, con cientos de kilómetros de distancia, por lo que **fue necesario** destacar 8 aviones a Brjansk entre el 12 y el 21 de julio, y luego otros tantos a Vitebsk y Jarzewo. Los españoles usaban el "FW 190" de la serie A3 y los alemanes ya disponían de la más moderna A4. Este avión resultó magnífico, pero perdía gran parte de sus cualidades por encima de los 7.000 m. de altitud, circunstancia ya conocida por los rusos, por lo que fue sustituido por el "Me 109 G", cuyo ritmo de fabricación se había acelerado; el "FW 190", se reveló, sin embargo, muy adecuado para avión de asalto, misión en la que se mostró eficientísimo. Las extraordinarias cualidades del "ME 109" a gran altura se debían en parte importante al excelente motor Daimier Benz DB-605.

Al **segundo día** de comenzar su **actuación** sufrió la 4.ª Escuadrilla su primer contragolpe, siguiendo la tradición de empezar las acciones de guerra con mal pie, al resultar gravemente herido en accidente el teniente Lacalle que tomó tierra en Brjansk con el motor parada el 6 de julio.

La primera victoria la logra el alférez José **Mateos** Recios el día 7, que iba de pareja con el teniente Lucas, al derribar un **"Lagg 5"**, en combate contra nueve aviones contrarios. Este modelo y el "Lagg 3" eran los más frecuentes en esta época en las misiones de protección directa, mientras en caza libre predominaban los "Jak 9".

El día 11 fecha en la que el comadante Ferrándiz emprende el regreso consigue el Cuerpo de Ejército acorazado alemán vencer la resistencia rusa y penetrar en cuña hasta Oboian, pero los tanques de reserva de Rotmistrov llegan antes que los de Kempf. El desenlace de esta operación Ciudadela y de las operaciones en Rusia en el verano de 1943 vino afectado por acontecimientos desarrollados a muchos kilómetros de distancia, como consecuencia del **desembarco** de tropas angloamericanas en **Sicilia el 9 de julio** lo que forzó a Hitler a **retirar** inmediatamente de **Rusia al II Cuerpo acorazado de las SS (Hausser)** y **a la Plana Mayor del XIV Cuerpo acorazado** para destinarlos, dada la gravedad de la situación, a dicho teatro de operaciones. Ya fracasado el plan Ciudadela, los rusos desencadenaron su primera ofensiva de verano, que llevará a Rokossvki a las puertas de Gomel y a las tropas de Vatutin a situarse ante Kiev.

El 13 de julio ya iniciado el ataque local ruso al saliente de Orel, ciudad que aguantó el empuje soviético hasta el 5 de agosto, la patrulla Llaca, en dos servicios sucesivos, derriba un "Lagg 5" y un "Lagg 3", a cargo de los pilotos Aldecoa y Lucas. En otro combate contra 26 aviones "Lagg 5" e "IL-2", el teniente Dámaso Arango recibe numerosos impactos de la antiaérea, que le producen importantes averías en el alerón derecho y le destrozan la radio; este teniente pertenecía a la patrulla Ozores, que con Galarza a su frente estuvo destacada en Brjansk hasta el día 21.

Bajo los planos de los aviones, se improvisa un "casinillo", en espera de la orden de despegue.

Dos días después se encarga a dos parejas (Cuadra y García Amigo por un lado y Sánchez Tabernero y Aldecoa por otro) la misión de proteger a 14 "He 111". Son atacados por 15 "**Lagg 3**" y los españoles abaten a dos de ellos, contabilizados a **Sánchez Tabernero** y al comandante jefe, **Cuadra**, que así se apunta su primer derribo personal. **García Amigo** desaparece en esta jornada y Sánchez Tabernero cae ileso en terreno adversario; con gran serenidad se mezcla entre las fuerzas enemigas y aprovecha la noche para internarse en un bosque y retornar a las líneas alemanas, adonde llega días después.

El 16 Sánchez Arjona se estrena con un "Lagg 5", mientras Lucas logra su tercera victoria. Sánchez Arjona repite el 19, derribando esta vez un "PE-2", y Lucas tiene que tomar tierra en Shisdra.

Los días se han alargado tanto y las horas de luz son tan numerosas que este día 19 la actividad aérea comienza a las cinco de la mañana y no se detiene el ajetreo en el aeródromo hasta casi veinte horas después; esto dificulta el descanso de la escuadrilla y sobre todo el ya apretado del personal de tierra, máxime cuando el día 20 se ordena un Servicio de alarma permanente a cargo de dos pilotos y un equipo auxiliar de tierra.

Galarza, que ha vuelto con su patrulla a Sechstschinskaja el día 21, abate el 26 un "Jak" y Arango el 30 un "Lagg 5". En el intermedio, exactamente el día 27, la Escuadra Mölders celebra su 6.000 victoria aérea; cuatro días antes había ordenado que, en caso de bombardeo nocturno del aeródromo, todo el personal de la Escuadrilla acudiese al refugio provisto de armamento, equipo antigás y Casco.

Coincidiendo con el 2.° aniversario de la partida hacia Rusia de la 1.ª Escuadrilla española, el Gran Consejo Fascista retira su confianza a Mussolini que es destituido y encarcelado. La reacción alemana no se hace esperar; Rommel es enviado a Munich, donde organiza el Grupo de Ejércitos B, con el que pasa al Norte de Italia el 15 de agosto.

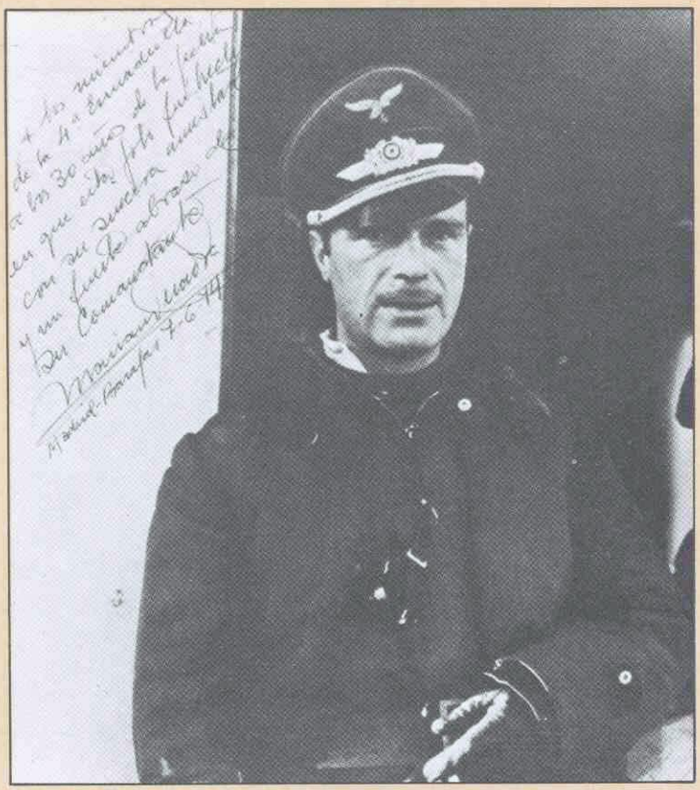
A finales de julio tendría conocimiento la Escuadrilla expedicionaria del contenido del Boletín Oficial del Aire núm. 87, del 22 del mismo mes, que había publicado el escalafonamiento definitivo de los tenientes profesionales integrantes de los diversos grupos de la 1.ª Promoción del Arma de Aviación (Escala del Aire). A los primeros les correspondía ya el empleo de capitán profesional, al que habían accedido, de entre los que estaban en Rusia, José Llaca Alvarez y Ruy Ozores Ochoa; seguirían siendo tenientes Sánchez Tabernero, Lucas, Meneses, Sánchez Arjona, Valiente, Lacalle, Vigueras (Diego), Arango (Dámaso) y Escalante, nombrados por el orden en que fueron escalafonados. Completaban la escuadrilla en esta época los alféreces provisionales Mateos, Guiber y Aldecoa y los dos profesionales de preguerra (comandante Cuadra y capitán Galarza), con un total de 16 pilotos, pues el alférez García Amigo había desaparecido el día 14.

La actividad de la 4.ª Escuadrilla en este agotador mes de julio fue intensísima, realizando 391 servicios de guerra, con 583 horas de vuelo, en las que se logran 11 victorias, casi todas sobre cazas.

14 – GRANDES EXITOS ESPAÑOLES EN LA RETIRADA DEL VERANO DE 1943.

El primero de agosto, sobre las 3 de la madrugada, se encomienda a tres grupos de "He 111" una importante misión en el sector de Schestaschinskaja, en cuya protección intervienen Cuadra, Galarza, Arango y Mateos. Numerosos "Lagg 3 y 5" intentan cortar su paso y provocan un gran combate sobre territorio enemigo, pero no pueden impedir la acción. Cuadra derriba un "Lagg 3". Este día son 17 las horas de vuelo (y más de 20 las de servicio del personal especialista de tierra), mientras los rusos bombardean el aeródromo en las pocas horas nocturnas que restan para el descanso.

Del 3 al 8 de agosto se suceden seis días de éxitos, en los que



El Comandante Cuadra, Jefe de la 4.ª Escuadrilla.

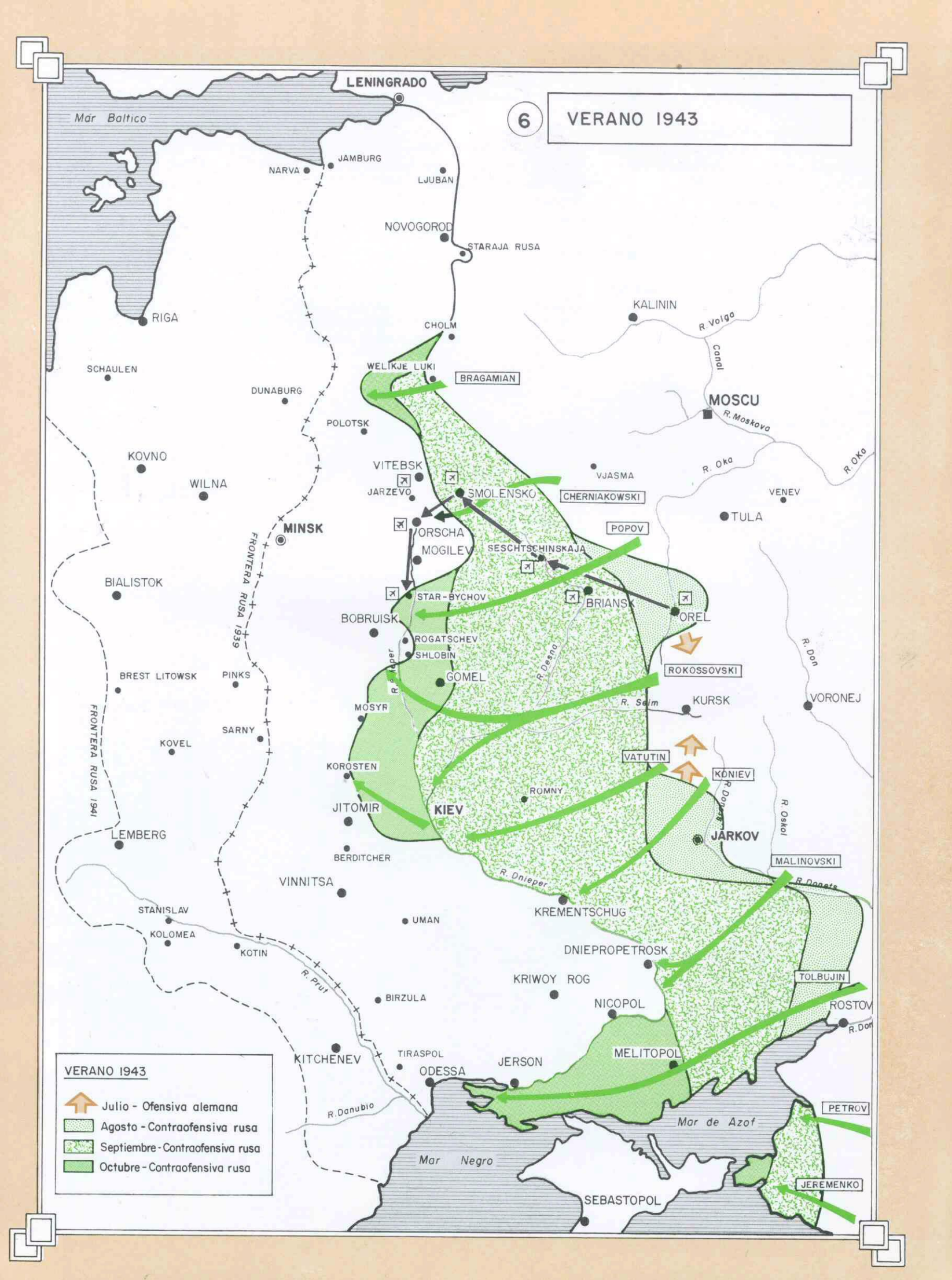
se consiguen 12 victorias por los sectores de Jarcevo, Duchorvchina y Spas-Demensk. El día 3 Mateos derriba un "Lagg 3" y al día siguiente los tenientes Escalante y Sánchez Arjona dos "Lagg 5". El 5 Aldecoa logra el primer doble conseguido en la 4.ª Escuadrilla, sobre dos "Laggs 5", hazaña repetida el 6 por Valiente, día en que Aldecoa y Sánchez Arjona abaten, además, un "Lagg 3" cada uno y Guiber, en lucha con 20 "Lagg", derriba otro.

Con esta última victoria Aldecoa obtiene la quinta de su cuenta particular, marca que fue igualada por Meneses al día siguiente al abatir un "PE-2". Dámaso Arango remata este ciclo derribando un "Lagg,5" el día 8.

La racha victoriosa se detiene el 9, pero la pausa dura una sola jornada, ya que el 10 se destruyen otros cuatro "Lagg 3", manteniéndose el promedio de dos aviones por día. Aldecoa, Sánchez Arjona, Lucas y Guiber, los derribadores, alcanzan sus victorias aéreas sexta, quinta, cuarta y tercera, respectivamente; Sánchez Arjona, a su vez, fue abatido, sin consecuencias graves. El día 11 Meneses logra su sexto derribo en la URSS y Sánchez Tabernero su segundo, ambos a costa de cazas "Lagg 3".

Anunciada ya la llegada de la tercera patrulla de la 4.ª Escuadrilla y prevista la retirada de los pilotos de la 3.ª agregados a la 4.ª, la Escuadrilla se reorganiza el 12 de agosto, pasando el teniente Lucas de la patrulla Llaca a la Patrulla Ozores (para ir preparando la sustitución al veterano y eficaz teniente Meneses) e intercambiándose de patrulla Dámaso Arango y Escalante.

Este mismo día 12 se repite el gran éxito del día 6; Aldecoa, Valiente, Sánchez Tabernero y Escalante abaten cuatro "Lagg 5" y Llaca un "Lagg 3". En el mismo combate resultó herido grave Escalante, después de una lucha encarnizada en que, tras derribar el "Lagg 5" citado, tuvo que habérselas con otros cinco que se incorporaron al combate, en el que siguió luchando hasta que, gravemente herido y envuelto en llamas, se lanzó en paracaídas, sufriendo durante el descenso el ametrallamiento de un avión enemigo. Cayó en tierra de nadie en el Sector de Spas-Memensk, donde le recogió una patrulla alemana, y consiguió sobrevivir gracias a la dedicación del médico de la Escuadrilla (capitán López Coterilla), aunque tuvo que causar baja en ella.


6
VERANO 1943
LENINGRADO
Mar Baltico
NARVA
JAMBURG
LJUBAN
NOVOGOROD
STARAJA RUSA
RIGA
CHOLM
KALININ
R. Volga
Canal
SCHAULEN
WELIKJE LUKI
BRAGAMIAN
DUNABURG
MOSCU
R. Moskova
POLOTSK
KOVNO
VITEBSK
VJASMA
R. Oka
R. Oka
WILNA
JARZEVO
SMOLENSKO
CHERNIAKOWSKI
VENEV
TULA
MINSK
ORSCHA
POPOV
MOGILEV
SESCHTSCHINSKAJA
FRONTERA RUSA 1939
BIALISTOK
STAR-BYCHOV
BRIANSK
OREL
BOBRUISK
ROGATSCHEV
SHLOBIN
R. Desna
R. Don
ROKOSSOVSKI
BREST LITOWSK
PINKS
GOMEL
R. Sejm
KURSK
VORONEJ
MOSYR
SARNY
KOVEL
VATUTIN
KOROSTEN
KONIEV
ROMNY
JITOMIR
KIEV
R. Donets
R. Oskol
FRONTERA RUSA 1941
LEMBERG
JARKOV
BERDITCHER
MALINOVSKI
R. Dnieper
VINNITSA
R. Donets
STANISLAV
KREMENTSCHUG
UMAN
KOLOMEA
KOTIN
DNIEPROPETROSK
R. Prut
KRIWOY ROG
TOLBUJIN
BIRZULA
NICOPOL
ROSTOV
R. Don
KITCHENEV
TIRASPOL
JERSON
MELITOPOL
ODESSA
R. Danubio
PETROV
Mar de Azof
Mar Negro
JEREMENKO
SEBASTOPOL
VERANO 1943
Julio - Ofensiva alemana
Agosto - Contraofensiva rusa
Septiembre - Contraofensiva rusa
Octubre - Contraofensiva rusa

Dos días después, el 14, los recién incorporados sustituyen a los que inician la vuelta a España (los agregados Ozores, Meneses, Aldecoa, y Guiber y el Teniente Vigueras) y a los heridos Lacalle y Escalante.

En la 1.ª patrulla forman, junto a los veteranos Cuadra, Llaca, Sánchez Tabernero, Sánchez Arjona y Dámaso Arango, el teniente Cavanillas y los alféreces Estébanez y Chicharro. En la 2.ª patrulla a Galarza, Lucas, Valiente y Mateos se unen el capitán Borrás, los tenientes Salvador Serra y Pareja y el alférez Recasens; siguen, pues, 16 pilotos en activo. Sánchez Arjona y Lucas, con 5 y 4 victorias aéreas respectivamente, son los máximos realizadores que permanecen en la URSS; les siguen Valiente y Sánchez Tabernero con 3 cada uno.

La renovación de pilotos no cortó la racha de aciertos, en este agosto de 1943, que marcó el zénit de la actuación española en Rusia. En la segunda quincena del mes se lograron otros 20 derribos, que elevan el total mensual a 44, notable cifra que es indicadora de la intensidad de los combates que en este mes se desarrollaron, en un momento de gran superioridad numérica rusa, que costó a los miembros de la 4.ª Escuadrilla dos muertos, ambos de la última expedición incorporada, el alferez Luis Chicharro Lamamié de Clairac y el capitán Alvaro Borrás Marimón, caídos los días 21 y 31 respectivamente. Esta última expedición pagó un alto tributo, pues, como veremos más adelante, Estébanez desaparecería el 18 de septiembre, Recasens resultaría herido grave el 12 de octubre, Pareja fallecería el 21 de este mismo mes y Cavanillas (el más destacado, con cuatro victorias en su haber) desaparecería el 10 de enero de 1944; el único miembro de esta expedición que salió sano y salvo fue Salvador Serra, experimentado cazador de la Guerra de España.

Los derribos de la segunda quincena de agosto se lograron los días 14, 18, 19, 21, 24, 28, 29 y 31. El 28 se consiguieron cinco victorias aéreas, (con un doble de Cuadra), cuatro el 18 (con otro doble a cargo del comandante Cuadra, sobre un "Lagg 3" y un

"IL-2"), tres el 21 y el 31, dos el 29 y uno los días 14, 19 y 24. En este periodo los máximos realizadores fueron Cuadra y Arango, con 5 y 3 victorias respectivas. A finales del mes la lista era encabezada por Cuadra con 7 derribos, al que seguían Sánchez Arjona con 6, Lucas y Arango con 5 y Sánchez Tabernero 4.

El día 3 de septiembre firma el Gobierno de Roma el armisticio, que se hace público cinco días después, y Alemania reacciona ocupando todo el Norte y Centro de Italia y liberando a Mussolini de su prisión del Gran Sasso, en los Abruzos.

Sin preocuparse por la defección italiana, prosigue la agotadora actividad de la 4.ª Escuadrilla, que, a pesar de los inconvenientes de tres traslados sucesivos de aeródromo, a Smolensko, Orscha y Star-Bychov, en donde se instala el día 21, efectúan 376 servicios de guerra (con 525 horas de vuelo y 575 salidas) y 57 combates, en los que logra 15 derribos.

El día 1.° **Llaca** derriba un **IL-2**, el 5 **Cuadra** y **Sánchez Arjona** abaten un **"IL-2"** cada uno en servicio de protección a los "FW-189", apuntándose el último otro **Lagg-5** en el sector Spas-Demensk; el mismo día **Recasens** y **Lucas** dispersan 30 **"IL-2"**, destruyendo uno Lucas. El 10 **Mateos** abate un **IL-2** y Sánchez Arjona, **en racha de aciertos, un Lagg-5.** Dos días más tarde **Salvador Serra** derriba **un globo** que había sido reiteradamente hostigado por los alemanes, sin éxito, al ser rápidamente arriado por los rusos, si bien el súbito e inesperado ataque del hispano no les dio tiempo a repetir la maniobra.

El **día 15** el comandante **Cuadra** derriba dos de los aviones de una numerosa formación, un **Lagg-5** y un **"Airacobra"**, en un servicio de protección a un **"JU-88"** en el sector de Jenlja. **Arango**, en esta jornada, acierta a un **IL-2 en otro servicio. De nuevo se logran el 17** cuatro victorias, 3 **"IL-2"** (1 a cargo de **Valiente** y 2 de **Sánchez, Tabernero**) y un **Lagg-5**, obra de **Cavanilles**, éxito que tuvo su contrapartida al día siguiente, en que no regresa a su base el alférez Luis **Estévanez** Vela, después de un combate con caza adversaria, sin que volviera a saberse nada más de él.

Regreso victorioso de un combate.

Grupo de los oficiales de la 4.ª Escuadrilla que quedaban en servicio poco antes del regreso a España. De izquierda a derecha y empezando por arriba: Tte. Caballero (Jefe de la Tropa), Tte. Serra, Cte. Cuadra, Cap. Llaca, Tte. de Intendencia, Alférez Mateos, Cap. Sánchez Tabernero, Tte. Arango y Tte. Lucas. Faltan el Cap. Galarza y el Tte. Valiente.

15 – EN EL FRENTE ESTABILIZADO DEL DNIEPER

En el mes de **octubre** el frente Central queda estabilizado y los principales esfuerzos rusos se concentran en el meridional. En España se piensa que ha llegado el momento de empezar a retirar las tropas expedicionarias de Rusia. En consecuencia, el día 5 el general Lindemann ordena a la División Azul la retirada de línea, que los españoles realizan entre el 7 y el 12, concentrándose al Oeste de Gatschina, con el convencimiento por su parte de que se trataba de la preparación para el tan ansiado asalto a Leningrado; pero el 14 Lindeman les da las primeras noticias de la repatriación confirmadas el 20 por el coronel Marín de Bernardos, agregado militar en Berlín. Previamente, como reconocimiento a la labor hispana se impuso al general Esteban Infantes la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Con anterioridad, al primer jefe, el general Muñoz Grandes, se le había otorgado las Hojas de Roble sobre la misma condecoración, siendo la categoría más alta alcanzada por un español en el Ejército alemán; y el propio Hitler resumiría la actuación hispana con estas frases, mezcla de asombro y admiración: "Considerados como tropa, los españoles son una banda de vagabundos. Para ellos el fusil es un instrumento que no debe limpiarse bajo ningún pretexto (...) los centinelas no existen más que en la teoría. No ocupan sus puestos pero si lo hacen es durmiendo. Cuando llegan los rusos, son los indígenas los que tienen que despertarles. Pero los españoles no han cedido nunca una pulgada de terreno. No tengo idea de seres más impávidos. Apenas se protegen. Desafían a la muerte. Lo que sí sé es que los nuestros están siempre contentos de tener a los españoles como vecinos del sector. Si se leen los escritos de Goeben sobre los españoles, se advierte que no han cambiado desde hace 100 años. Extraordinariamente valientes y duros para las privaciones, pero ferozmente indisciplinados".

Madrid decide al final retirar la División Azul y mantener una fuerza equivalente a tres batallones, denominada "Legión Española", a cuyo frente quedó el coronel García Navarro; y la Escuadrilla. Por ello, el día 3 parte Cuadra para Berlín y España, regresando el 17; en su ausencia asume el mando Galarza, recien ascendido a comandante.

La estabilización del frente Central se nota bien en los resultados del mes de octubre, en el que sólo se logra una victoria aérea, conseguida por **Dámaso Arango** el día 21, al abatir un **IL-2**. Ese mismo día muere en combate el teniente **Pareja**.

En el combate más importante del mes, mantenido el **día 14** por Galarza, Lucas, Pareja y Recanses frente a 21 aparatos Lagg-5 e "IL-2", no se produjeron derribos.

Sigue esta tónica en **noviembre**, mes en el que no se alcanza ninguna victoria, sufriéndose la tremenda **pérdida** del teniente **Sánchez Arjona**, que se había apuntado 9 derribos, marca sólo superada en Rusia por el comandante Cuadra y el teniente Hevia entre los aviadores españoles.

El día 25 de noviembre se traslada la Escuadrilla al aeródromo de Bobruisk, donde el teniente Valiente derriba un **"Douglas Boston"** el 5 de diciembre.

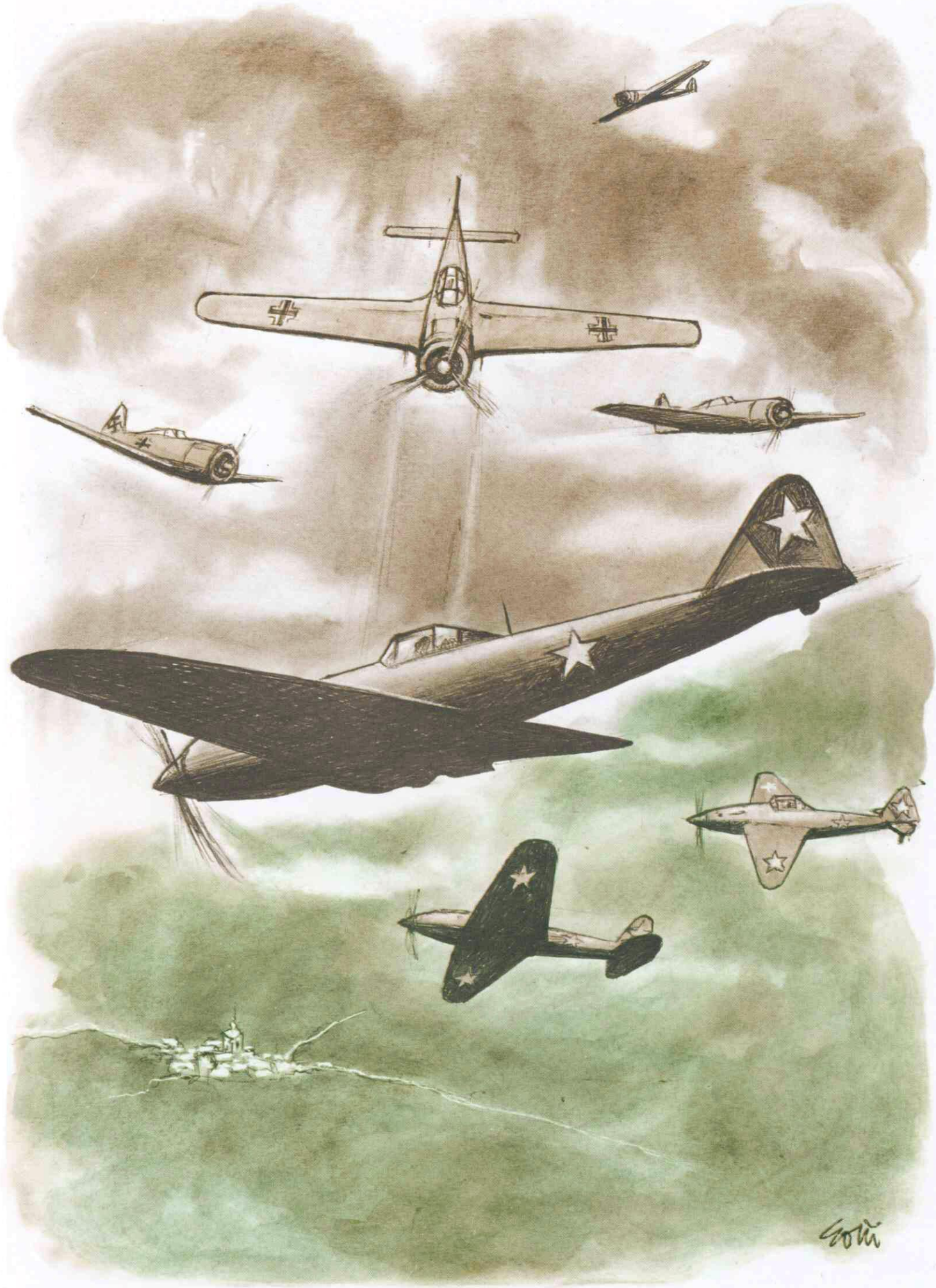
A mediados de **diciembre** se inicia la **gran ofensiva rusa del invierno** de 1943-44, que abarca dos teatros de operaciones independientes: el primero desde el sur de Bobruisk hasta el Mar

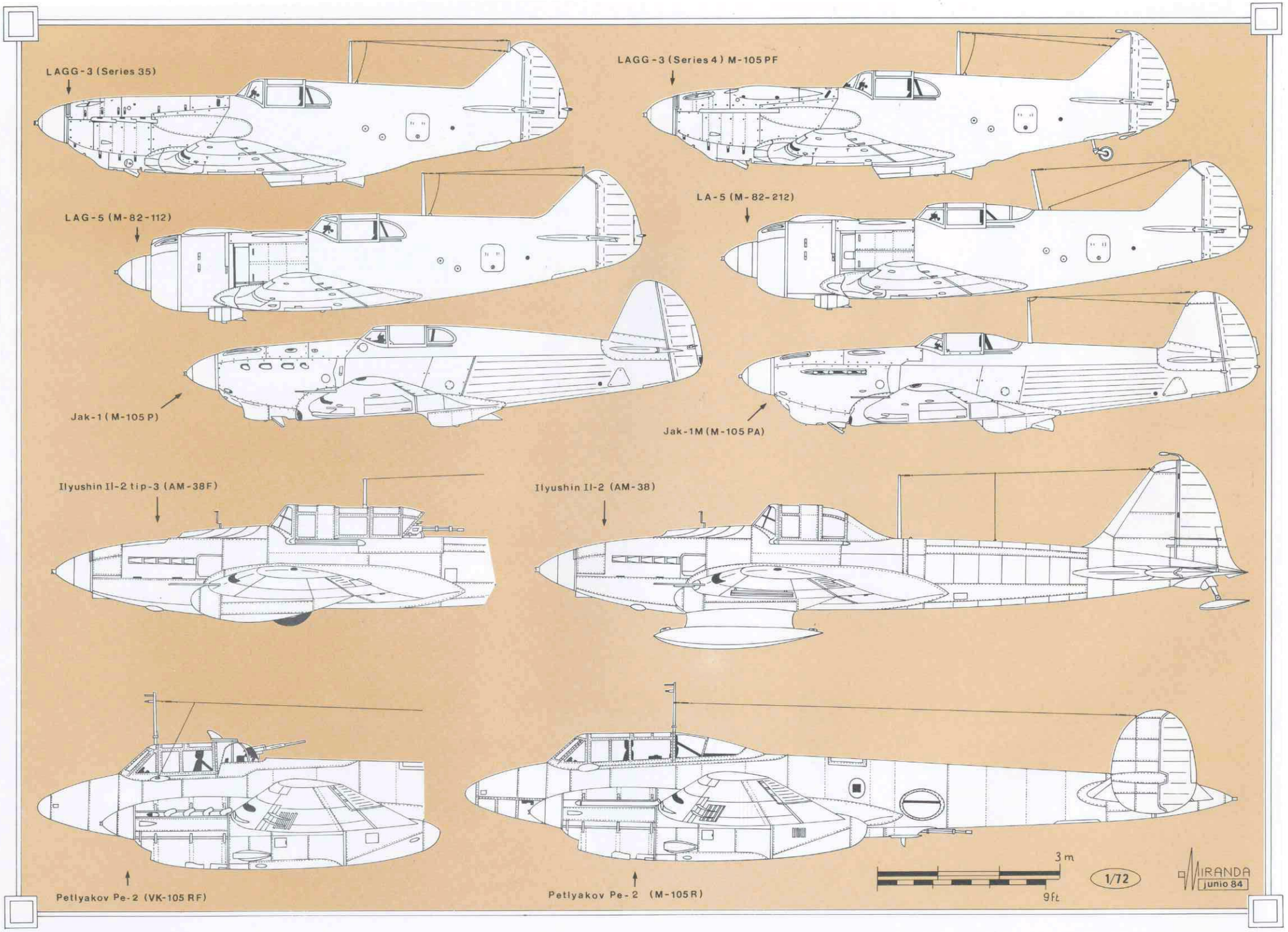
CUARTA ESCUADRILLA

Cte. CUADRA MEDINA, Mariano

Cap.	Galarza Sánchez, Felipe	Cap.	Llaca Alvarez, José	Cap.	Borrás Marimón, Alvaro
Tte.	Lucas Fernández, Lorenzo	Tte.	Sánchez-Tabernero de Prada, Manuel	Tte.	Serra Alorda, Salvador
Tte.	Valiente Zárraga, Francisco	Tte.	Lacalle Orellana, Pedro	Tte.	Cavanilles Berreterra, José
Tte.	Schez.-Arjona Courtoy, Fernando	Tte.	Vigueras Murube, Diego	Tte.	Pareja Núñez, Enrique
Tte.	Escalante de la Lastra, Gerardo	Tte.	Arango López, Dámaso	Alf. Prov.	Estébanez Vela, Luis
Alf. Prov.	Mateos Recios, José	Alf. Prov.	G.ª Amigo, Eduardo	Alf. Prov.	Recasens Garriga, José
				Alf. Prov.	Chicharro Lammamié de Clairac, Luis

(Los capitanes Llaca y Borrás y los tenientes de las tandas 1.ª 2.ª y 3.ª de la 1.ª Promoción de León).




LAGG-3 (Series 35)
LAGG-3 (Series 4) M-105 PF
LAG-5 (M-82-112)
LA-5 (M-82-212)
Jak-1 (M-105 P)
Jak-1M (M-105 PA)
Ilyushin Il-2 tip-3 (AM-38F)
Ilyushin Il-2 (AM-38)
Petlyakov Pe-2 (VK-105 RF)
Petlyakov Pe-2 (M-105 R)
3 m
9ft
1/72
MIRANDA
junio 84

Negro, empujando hacia los Cárpatos y Rumania, y el segundo en el sector de Leningrado, donde opera todavía la "Legión Española".

Llegan este mes a Bobruiks los componentes de la primera patrulla de la 5.ª Escuadrilla: comandante **Murcia**, capitán **Carbó**, tenientes **Sacanalles**, del Río y **Martínez Gil** y alféreces **Tassara** y **Orúe**.

El **10 de enero de 1944** tiene lugar uno de los mayores combates aéreos sobre tierra rusa con participación hispana, en el que se oponen los ocho "Me-109 G" de acompañamiento a 26 "Ju-87" a más de 150 aparatos enemigos. Intervienen los tenientes Lucas y **Cavanilles** junto a 6 pilotos alemanes y logran que ningún "Stuka" fuese alcanzado, lo que parecía imposible, pero pagaron el alto precio de perder cinco cazas, entre ellos el de Cavanilles. Lucas, agotada la munición y seriamente tocado, inicia el regreso hacia Bobruisk, pero al comprobar que no le sigue Cavanilles, vuelve al lugar de la batalla y tras infrustuosa búsqueda, llega al aeródromo con sus reservas de combustible agotadas.

Dos días después el teniente **Valiente** obtiene la última victoria aérea española en Rusia, sobre un **"Douglas Boston"**. Era la sexta de su cuenta particular y la 74.ª de la 4.ª Escuadrilla.

DERRIBOS DE LA 4.ª ESCUADRILLA

	1943						1944		
Pilotos	Jul.	Agos.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	Ene.	TOTAL	OBSERV.
Cuadra	1	1 + 5	3	0	0	0	0	10	
Sánchez Arjona	2	3 + 1	3	0				9	
D. Arango	1	1 + 3	1	1	0	0	0	7	
Aldecoa	1	5	(vuelve a España)					6	+ 1 en 3.ª
Valiente		3 + 0	1	0	0	1	1	6	
Lucas	3	0 + 2	1	0	0	0	0	6	
Sánchez Tabernero	1	2 + 1	2	0	0	0	0	6	
Mateos	1	1 + 1	1	0	0	0	0	4	
J. Llaca	0	1 + 2	1	0	0	0	0	4	
Cavanilles		0 + 2	1	1	0	0	0	4	
Galarza	1	0 + 2	0	0	0	0	0	3	
Escalante	0	1 + 1						2	
Guibert	1	1	(vuelve a España)					2	+ 1 en 3.ª
Meneses	0	2	(vuelve a España)					2	+ 4 en 3.ª
S. Serra		0 + 0	1	0	0	0	0	1	
Chicharro		0 + 1						1	
Pareja		0 + 1	0	0				1	
TOTAL	12	21 + 22	15	2	0	1	1	74	
Lagg 5	6	12	4	0	0	0	0	22	
Lagg 3	4	22	0	0	0	0	0	26	
PE-2	1	1	0	0	0	0	0	2	
Jak	1	0	0	0	0	0	0	1	
Il-2	0	8	9	2	0	0	0	19	
Douglas Boston	0	0	1	0	0	1	1	3	
Globo	0	0	1	0	0	0	0	1	
TOTAL	12	43	15	2	0	1	1	74	

BAJAS DE LA CUARTA ESCUADRILLA

Julio 43:	Alférez Provisional García Amigo († 14) Teniente Lacalle (herido día 6)	Septiembre:	Alférez Provisional Estébanez († 17)
Agosto:	Alférez Provisional Chicharro († 21) Capitán Borrás († 31) Teniente Escalante (herido el día 14)	Octubre:	Teniente Pareja († 21)
		Noviembre:	Teniente Sánchez Arjona († 19) Alférez Recasens (herido)
		Enero 44:	Teniente Cavanilles († 10)

16 – LA 5.ª ESCUADRILLA.

El 23 de febrero se efectúa la transmisión del mando del comandante Cuadra al también comandante Murcia, cuando ya se había incorporado la 2.ª patrulla de la 5.ª Escuadrilla, compuesta por el **capitán Arróniz**, los **tenientes García Carretero, Segurola y Maura** y el **alférez Santa Cruz.** La tercera patrulla no llegaría a trasladarse a Rusia y los de la segunda hubieron de salir de España casi a escondidas. Los pilotos de la 4.ª Escuadrilla regresan en Ju-52 a Berlín el 28 de febrero y el 7 de marzo lo haría el escalón terrestre.

A la 5.ª Escuadrilla le tocó jugar un desagradable papel, aunque demostró en ello un espíritu admirable, dadas las difíciles condiciones en que desarrolló su labor.

Estaba introduciéndose en el Reich el ambiente resignado de la inminente derrota, pese a la ilusión de mantener todavía sus tropas en casi toda Europa. La agotadora guerra en el frente Este –en la que los resultados no compensaban los esfuerzos y la retirada y retroceso eran la tónica dominante– iba mermando la moral de un ejército que durante años no había conocido otra experiencia que no fuese la avasalladora victoria.

En los españoles se sumaba, además de este estado general, la consumada retirada de la División Azul y el completo cambio de actitud de la Administración Central y los medios de comunicación respecto a los expedicionarios.

En estas fechas se reunían en Teherán Stalin, Roosevelt y Churchill para preparar el golpe definitivo a Alemania y allí se decidió que el desembarco en Normandía se efectuaría, sin más tardanza, en junio de 1944. Por entonces ya eran sistemáticos los bombardeos y ataques a Berlín, Hamburgo había prácticamente desaparecido, y el frente italiano se acercaba a Roma por la costa, aunque aún se mantenía la inconcebible resistencia en Monte Cassino.

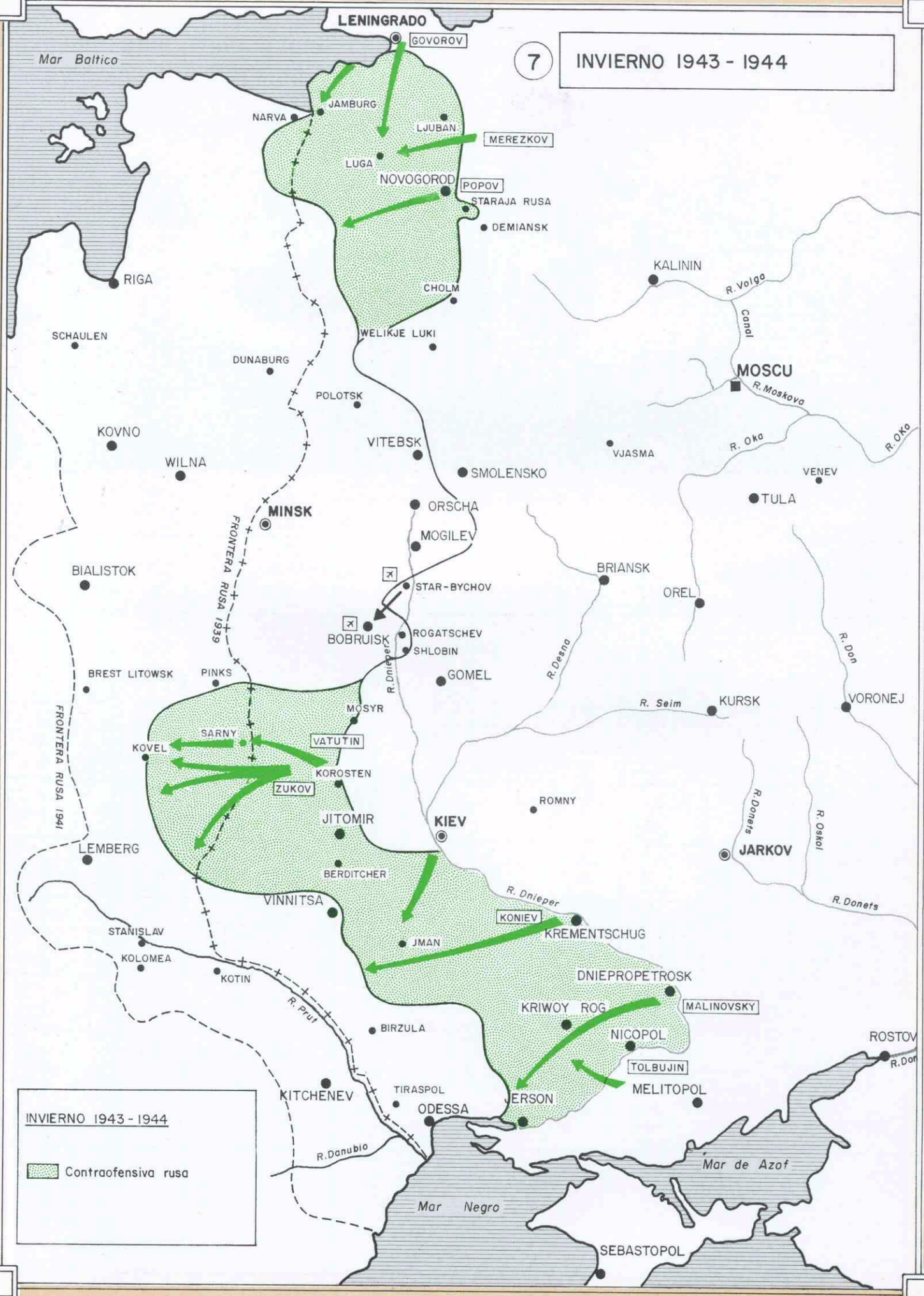
Salen de España los componentes de esta última escuadrilla en reducidos grupos aislados, que fueron concentrándose en la escuela alemana de Bergerac. De la estancia en dicha escuela relata el teniente García Infiesta: "Dados los ataques aliados constantes, no fueron pocas las dificultades de alimentación y alojamiento, transcurriendo este período previo de entrenamiento en condiciones muy precarias, muchas veces en estado de alarma y en algunas ocasiones hubieron de suspenderse los vuelos para que los instruc-

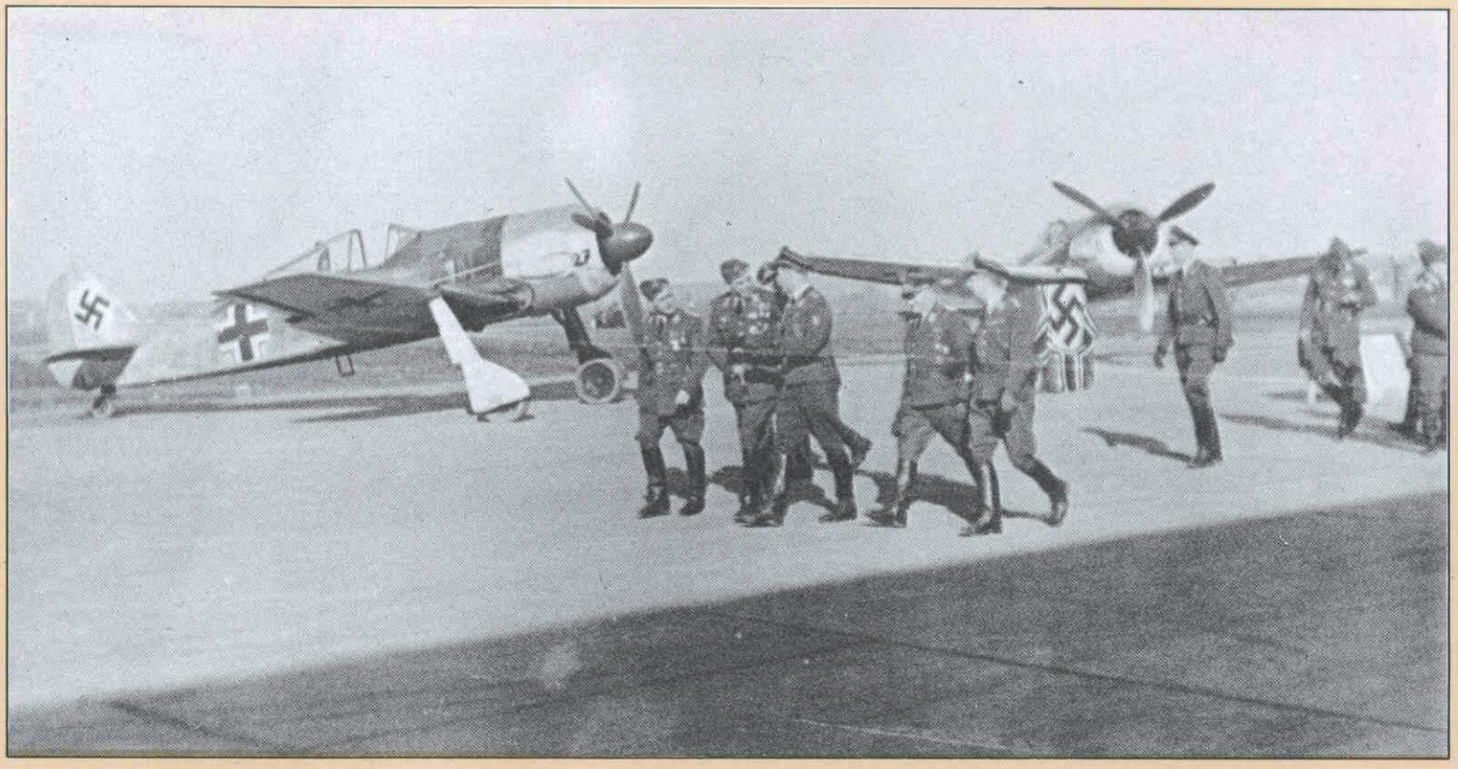
Al salir para España, el Comandante Murcia se despide del Teniente Coronel Normand, Jefe de la Caza del Este, con más de cién derribos Visista de Jefes de Unidades alemanas a la Escuadrilla.

MESSERSCHMIT Bf 109G (GUSTAV)

El Bf 109G, apareció en las unidades de caza alemanas desde primavera-verano de 1942, era una versión más potente del 109, dotada del motor DB 605A de 1.475 cv. Algunas variantes tenían cabina de presión y un sistema de aumento de potencia por inyección de óxido nitroso (GM 1) o agua-metanol (MW 50). El Bf 109G-6, usado muy al final por la cuarta escuadrilla y heredado por la última efímera quinta, no disponía de presurización. Su armamento consistía en un cañón MG 151/20 en el motor y dos ametralladoras MG 131 de 13 mm. de capot. Algunos parece que llevaron un cañón de 30 mm. MK 108 en vez del de 20 mm. Las ametralladoras de 13 mm., más voluminosas que las de 7,92 de anteriores versiones, había obligado a disponer dos protuberancias en el capot.

Aunque el Bf 109G-6 era superior al F-4 en potencia y armamento, era más pesado y había perdido cualidades de vuelo. Además, comenzaba la época en que los motores alemanes se fabricaron con materiales inferiores por imperativos de la escasez, y la fiabilidad era deficiente. Esto, unido a la cantidad y calidad creciente del material soviético, hacía muy dura la vida de las unidades alemanas.


7
INVIERNO 1943 - 1944
LENINGRADO
GOVOROV
Mar Baltico
JAMBURG
NARVA
LJUBAN
MEREZKOV
LUGA
NOVOGOROD
POPOV
STARAJA RUSA
DEMIANSK
RIGA
CHOLM
KALININ
R. Volga
Canal
SCHAULEN
WELIKJE LUKI
DUNABURG
MOSCU
R. Moskova
POLOTSK
KOVNO
VITEBSK
R. Oka
R. Oka
VJASMA
WILNA
SMOLENSKO
VENEV
TULA
MINSK
ORSCHA
MOGILEV
FRONTERA RUSA 1939
BIALISTOK
BRIANSK
STAR-BYCHOV
OREL
BOBRUISK
ROGATSCHEV
SHLOBIN
R. Dnieper
R. Desna
R. Don
BREST LITOWSK
PINKS
GOMEL
MOSYR
R. Seim
KURSK
VORONEJ
SARNY
VATUTIN
KOVEL
KOROSTEN
ZUKOV
FRONTERA RUSA 1941
ROMNY
JITOMIR
KIEV
R. Donets
R. Oskol
JARKOV
LEMBERG
BERDITCHER
R. Dnieper
VINNITSA
KONIEV
R. Donets
KREMENTSCHUG
STANISLAV
JMAN
KOLOMEA
KOTIN
DNIEPROPETROSK
R. Prut
KRIWOY ROG
MALINOVSKY
BIRZULA
NICOPOL
ROSTOV
R. Don
TOLBUJIN
KITCHENEV
TIRASPOL
JERSON
MELITOPOL
ODESSA
INVIERNO 1943 - 1944
Contraofensiva rusa
R. Danubio
Mar de Azof
Mar Negro
SEBASTOPOL



Visita de oficiales alemanes a la Escuadrilla.

MATERIAL DE LAS ESCUADRILLAS ESPAÑOLAS EN RUSIA
(Cuadro resumen)

Avión	Motor	Potencia CV	Enverg. m.	Long. m.	Superf. alar m.²	Peso vacío Kg.	Peso total Kg.	Veloc. máx. Km/h. (altitud)	Veloc. inicial subida m/s.	Techo serv. m.	Alcance Km.
Bf 109E-3	DB 601A	1.100	9,89	8,80	16,07	2.052	2.607	570 (5.000 m.)	17	10.300	665 (a 350 Km/h.) y 5.000 m.)
Bf 109F-4	DB 601E	1.350	9,92	8,85	16,20	2.392	2.902	625 (6.500 m.)	21	12.000	–
Fw 190A-3	BMW 801D	1.700	10,50	8,80	18,30	3.227	3.980	615 (6.000 m.)	14	10.600	800 (máx.)
Bf 109G-6	DB 605A	1.475	9,92	8,85	16,20	2.675	3.148	620 (6.900 m.)	17	11.550	563 (a 530 Km/h.) y 5.800 m.)

ARMAMENTO (cpa = cartuchos por arma)

Bf 109 E-3: 2 cañones MG FF de 20 mm. con 60 cpa; 2 ametralladoras MG 17 de 7,92 mm. con 1.000 cpa; 4 bombas de 50 Kgs.
Bf 109 F-4: 1 cañón MG 151/20 de 20 mm. con 150 cpa; 2 ametralladoras MG 17 de 7,92 mm. con 500 cpa.
Fw 190A-3: 2 cañones de MG 151/20 de 20 mm. con 200 cpa; 2 cañones MG FF de 20 mm. con 55 cpa; 2 ametralladoras MG 17 de 7,92 mm. con 1.000 cpa.
Bf 109 G-6: 1 cañón MG 151/20 de 20 mm. con 150 cpa; 2 ametralladoras MG 131 de 13 mm. con 300 cpa.

NOTA

Los datos de la tabla que corresponden al Bf 109E-3 se han tomado de la obra de Roy Cross et al., **Messerschmitt Bf 109, Versions B-E**, Patrick Stephens Ltd., Cambridge, 1972, y proceden de fuentes alemanas (ensayos del fabricante y manual del avión). El resto de los datos se ha extraído del libro de Willian Green, **Warplanes of the Third Reich**, Macdonal & Jane's, Londres, 1970, ignorándose de qué fuentes los obtuvo el autor.

QUINTA ESCUADRILLA

Cte. MURCIA RUBIO, Javier

Cap.	Arrónez Larios, Isaac	Cap.	Carbó Amiguet, Juan	Cap.	Díaz de Arcaya y Berastegue, J. José
Tte.	Vega de Seoane Barroso, Eduardo	Tte.	García Carretero, Antonio	Tte.	Alonso Alonso, Manuel
Tte.	del Río Amado, Antonio	Tte.	Sacanelles Cervero, Francisco	Alf. Prov.	Cuadra Medina, Alonso
Tte.	Martínez Gil, Esteban	Tte.	Segurola Guereca, Estanislado	Alf. Prov.	Palanca Morales, Guillermo
Alf. Prov.	Tasara Fdez. Barrón, Miguel	Tte.	Maura Pieres, Jaime	Alf. Prov.	Gómez Aranalde, Ramón
Alf. Prov.	Orúe Puga, Jesús	Alf. Prov.	Santa Curz Barceló, Pedro	Alf. Prov.	Salto Peláez, Ramón
				Alf. Prov.	Sanz Piña, Angel (*)

(Los capitanes y tenientes de las tandas 1.ª, 2.ª y 3.ª de la 1.ª Promoción de León).

(*) Este piloto estaba nombrado para la segunda patrulla, en la que fue sustituído a última hora por Santa Cruz; suponemos que sería agregado a la tercera patrulla, pero no hemos encontrado constancia documental de ello.

tores alemanes salieran a combatir con formaciones de bombarderos aliados que se dirigían al campo".

Ya en el frente viene a sumarse una dificultad más, al otorgárseles aviones "Me 109 G6", cuando toda la preparación de pilotos y personal especializado se realizó en los "FW-190". Este cambio de material agravaba las dificultades, cuando además, por escasez de personal, cada mecánico atendía a dos aparatos simultáneamente.

Otro enemigo fue la climatología, con un frío intenso.

El número de servicios que pudieron desempeñar en estas condiciones fue muy reducido, sólo 86 (la mayor parte de ellos fueron misiones realizadas en Shlobin, Rogatschew, Paritschi y Gomel), pero en todos ellos era considerable el peligro y riesgo de surcar un aire donde existía aplastante superioridad cuantitativa del enemigo. El acoso era constante, causando las molestas y frecuentes escenas de un piloto sentado en el avión, con el personal de tierra al pie del mismo, a la expectativa de una de las "alarmas inmediatas".

Sólo entró en combate aéreo la 5.ª Escuadrilla en seis ocasiones, en ninguna de las cuales logró algún derribo, si bien en uno de ellos encontró la muerte el teniente Estalisnao Segurola Guereca.

A partir de este momento se desencadenaron los acontecimientos aceleradamente y el destino del III Reich no escapaba a los ojos de nadie. El 22 de enero desembarcan los aliados en Anzio, al sur de Roma, aunque esta ciudad no pudo ser ocupada hasta meses después, cuando se vence la tenaz resistencia del Monte Cassino; el 7 de abril se da por finalizado el plan de invasión de Normandía, restando sólo que Eisenhower fijara una fecha para ponerlo en práctica, que apremiaba para contentar a los rusos, que sostenían la mayor parte de la contienda.

Ya se había ordenado entonces el regreso de la "Legión Española", compuesta por tres batallones de Infantería, que soportaron duros combates encuadrados en la **121 División alemana**, desde el 15 de diciembre de 1943 hasta el 31 de enero de 1944, destacando los desarrollados en coincidencia con las festividades de Nochebuena y Navidad; y la retirada hacia Luga, desde el 19 de

Algunos de los componentes de la 5.ª Escuadrilla. Desde la izquierda, el Cap. Carbó; el Tte. Cruzate, piloto de transporte; el Cte. Murcia jefe de la Escuadrilla; el TCol. Normand; un intérprete alemán; el Alf. Sanz, y el Tte. Santa Cruz. Delante, agachado, el Pater, don Jacobo Préstamo. En el centro, en último término, sobresaliendo, el Tte. Sacanelles y el Tte. García Carretero.

enero hasta el final de mes. Fueron luego destinados en febrero a la costa de Narva, en el golfo de Finlandia, de donde fueron retirados de filas al ordenarse el 6 de marzo su repatriación. El 14 de abril se dispidieron en Janeda, cruzando los Pirineos tres días más tarde.

Un mes después de que la Legión Española recibiese la orden de regreso le toca el turno a la 5.ª Escuadrilla, que abandona el frente semanas antes de que en junio se derrumbara el frente del Grupo de Ejércitos del Centro, que hubo de retirarse hasta el Vístula. Simultáneamente los rusos se apoderaron de los Balcanes y los aliados desembarcaron en Normandía y penetraron en Roma. Por cuatro frentes distintos el Reich cosechaba derrota tras derrota; esto decidió a los militares alemanes a dar luz verde, en julio de 1944, al planeado atentado contra Hitler, persona que, a su juicio, impedía toda posibilidad de cese parcial de hostilidades en el frente occidental. Aunque Hitler resultó herido de importancia, el complot fracasó.

La línea defensiva del Vístula todavía se mantuvo hasta enero de 1945 y aún pudo Alemania establecer una última barrera en el Oder, que resistió hasta el 16 de abril, momento en el que los rusos lanzaron el asalto final, cuando hacía tres días que habían ocupado Viena, en el frente del Danubio.

El 24 de abril las tropas del primer Frente de Bielorrusia (Jukov) y del Primer Frente de Ucrania (Koniev) enlazaron al Oeste de Berlín consumando el cerco de la capital del Reich, cuyos defensores resistieron hasta el 2 de mayo, fecha en que depusieron las armas. El 8 de mayo de 1945 Alemania firmaba el acta de capitulación. ■

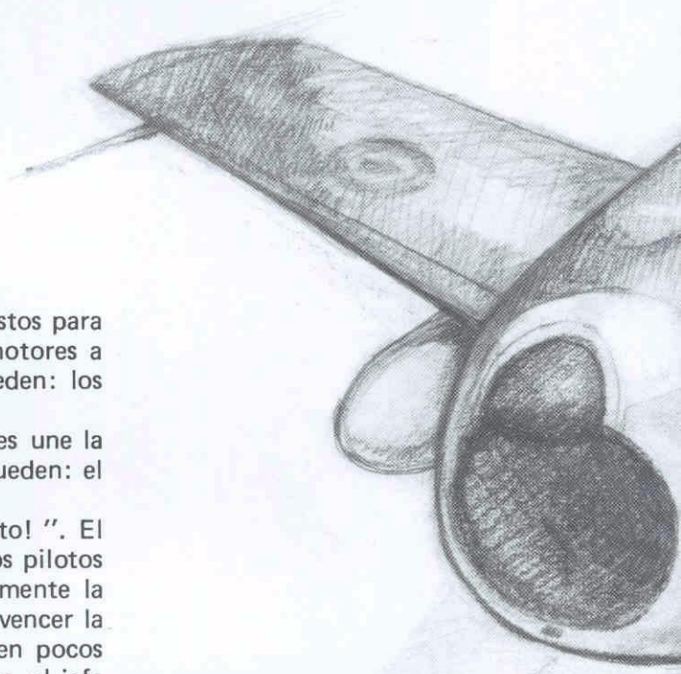
SEGUNDO PREMIO DE FOTOGRAFIA UNICA: "Pilotos de La Legión Cóndor en la Cenia con el General Franco"

TERCER PREMIO DE FOTOGRAFIA UNICA: "El Teniente Hevia en su FW-190"

LA PATRULLA ACROBATICA ESPAÑOLA

El nacimiento de ASCUA

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ, Coronel de Aviación



Seis aviones en formación de triángulo se hallan en la pista dispuestos para despegar; les separan unos centímetros. La ley física de sus motores a fondo tiende a hacerles iniciar la carrera de despegue; pero no pueden: los frenos, también pisados a fondo, lo impiden.

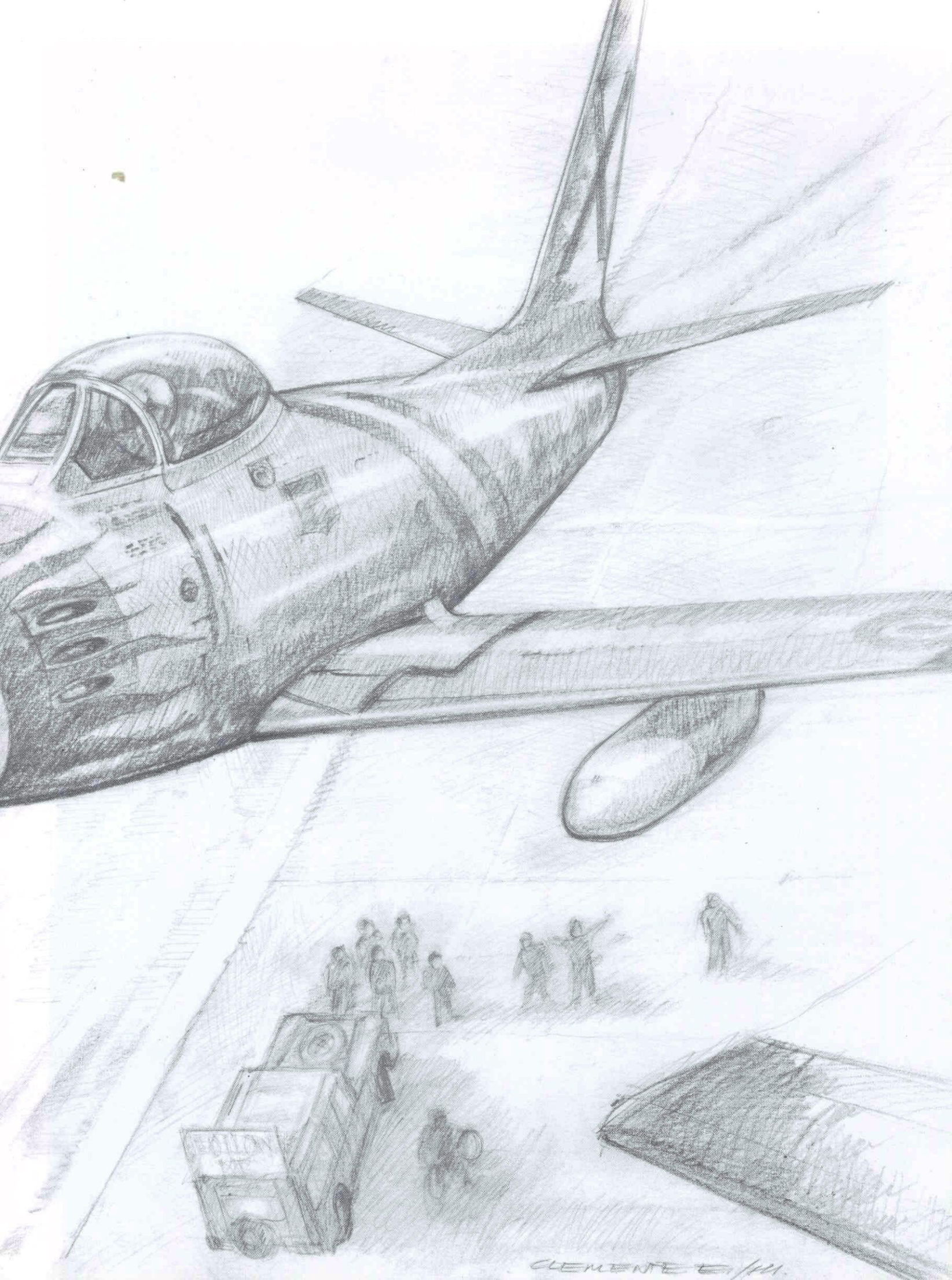
Seis pilotos notan cómo se acelera el latido de sus corazones; les une la disciplina. Su deseo es irse al aire y acabar con esa tensión; pero no pueden: el jefe aún no ha dado la orden.

Tras las comprobaciones oportunas se pasa la seña: " ¡Todo listo! ". El jefe ordena **"Ascua, preparados para despegar... ¡ya!** . Al unísono, los pilotos sueltan los frenos; los aviones F-86F "Sabre" inician lenta y pesadamente la carrera de despegue; son torpes al principio, necesitan velocidad para vencer la gravedad y ser ágiles en el aire para el que han sido creados. Pero en pocos segundos, el anemómetro empieza a subir más y más aprisa; 110 nudos, el jefe tira con suavidad de la palanca de mando, los puntos le siguen. Los aviones ya se apoyan solamente en las ruedas del tren principal. A la vez que la velocidad aumenta, los esfuerzos de los pilotos en los mandos son más suaves porque los alerones y timones mandan más.

En esta posición siguen acelerando....120 nudos... los amortiguadores empiezan a estirarse, la pista ya casi no siente el peso de las cincuenta toneladas que suman los seis aviones; 130 nudos... ¡ya están en el aire! Pasan unos segundos... **"el seis en posición"**; está debajo y detrás del avión del jefe, donde ya puede estar; despegó entre las toberas del uno y del dos para tener el oxígeno necesario que permitiera el funcionamiento de su motor. **"Tren arriba... ¡ya! "...."Flaps arriba... ¡ya!** . Por fin ya están libres de la tierra y de las limitaciones que su contacto impone.

Tras ellos, un humo oscuro y un ruido ensordecedor que hace temblar el suelo y que se nota en los estómagos de los observadores a través de sus pies. Poco a poco se van haciendo más y más pequeños a medida que van ganando altura y velocidad. Por fin, desaparecen de la vista de los que han quedado en tierra. Ya volverán; la hora de entrada para la exhibición está prevista a las 11:35. Llegarán puntuales. Pero, a pesar de todo, la primera pasada sorprenderá a los espectadores; como siempre.

A partir de este momento, comenzará una demostración de la Patrulla Acrobática española; os invito a observarla. Veámosla con el cariño que merece su recuerdo.

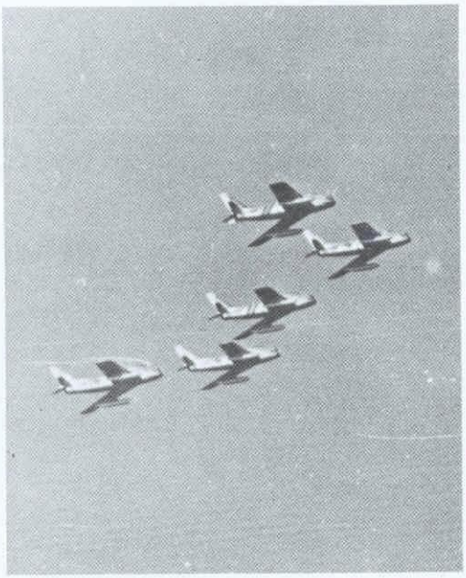

CLEMENTE E/11

De izquierda a derecha: El Tte. Maura, el TCol. Hevia, el Cap. Barsen y los Ttes. Salazar Cútoli y Alvarez de la Vega. Cuatro de ellos protagonizaron el primer "looping" de la patrulla.

Me gustaría tener sobre mi mesa un documento que con gran ilusión inició en la Base Aéreo de Manises el Capitán Ruiz Vergara y que, día a día, fuimos rellenando con datos, fotografías, textos, emblemas...etc.: ¡el Album de la Patrulla Acrobática! . Un bonito álbum con tapas de cuero repujado color crema y con páginas de cartulina mate color gris oscuro. El texto escrito en gouache blanco con un fino pincel; los dibujos a todo color. Para nosotros, algo así como el Sancta Sanctorum. Allí está la historia de la Patrulla Acrobática: ¡con cuanto rigor y facilidad podría escribir ahora este artículo que el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica del Cuartel General del Aire me ha pedido, en un afán de ir escribiendo día a día la Historia de nuestro Ejército del Aire para que al correr el tiempo, al pasar las personas, quede la historia narrada por los mismos que la hicieron, sin deformación! Pero... El Album ha desaparecido. Ya en 1968 intenté su búsqueda para escribir en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica un artículo sobre la Patrulla; pero no lo encontré. En aquel artículo —que escribí a "pelo" y fue más bien anecdótico— hacía una llamada con ánimo de recuperarlo para que, en lugar de apolillarse en el cajón de una mesa, o que sólo alguien disfrutase con él, fuera a parar al Museo con objeto de que todos pudiéramos gozar con los recuerdos, quedara constancia de que España tuvo una Patrulla Acrobática de nivel internacional y se reconociera oficialmente que existió.

Pero hoy, domingo 22 de enero de 1984, al comenzar a escribir la historia de "ASCUA", vuelve a suceder lo mismo: el álbum no está localizado. Qué le vamos a hacer...

Sin embargo, cuento con la valiosa colaboración de mis antecesores y compañeros que contestaron rápidamente a mis cartas en demanda de ayuda. Y aunque no escribí a todos y de los que escribí, no todos contestaron, seguiré esperando sus respuestas durante la redacción y, por mi parte, seguiré escribiendo a todos los que, tras reconstruir el "puzzle" de nombres, tengo en una lista. Así corregiré el artículo; así, todos los datos específicos de cada uno de los que estuvieron en la Patrulla —pilotos y especialistas— se remitirán al Instituto para que allí se recopilen y quede allí la historia. Y si a pesar de todo, en este artículo cometo algún error involuntario o dejo sin citar a



alguien, que el interesado, aportando sus datos y razones, permita rectificar el artículo para que quede todo lo auténtico.

Pero sigamos con la historia. Los aviones están en el aire, ya son casi las 11:35 y va a comenzar la exhibición.

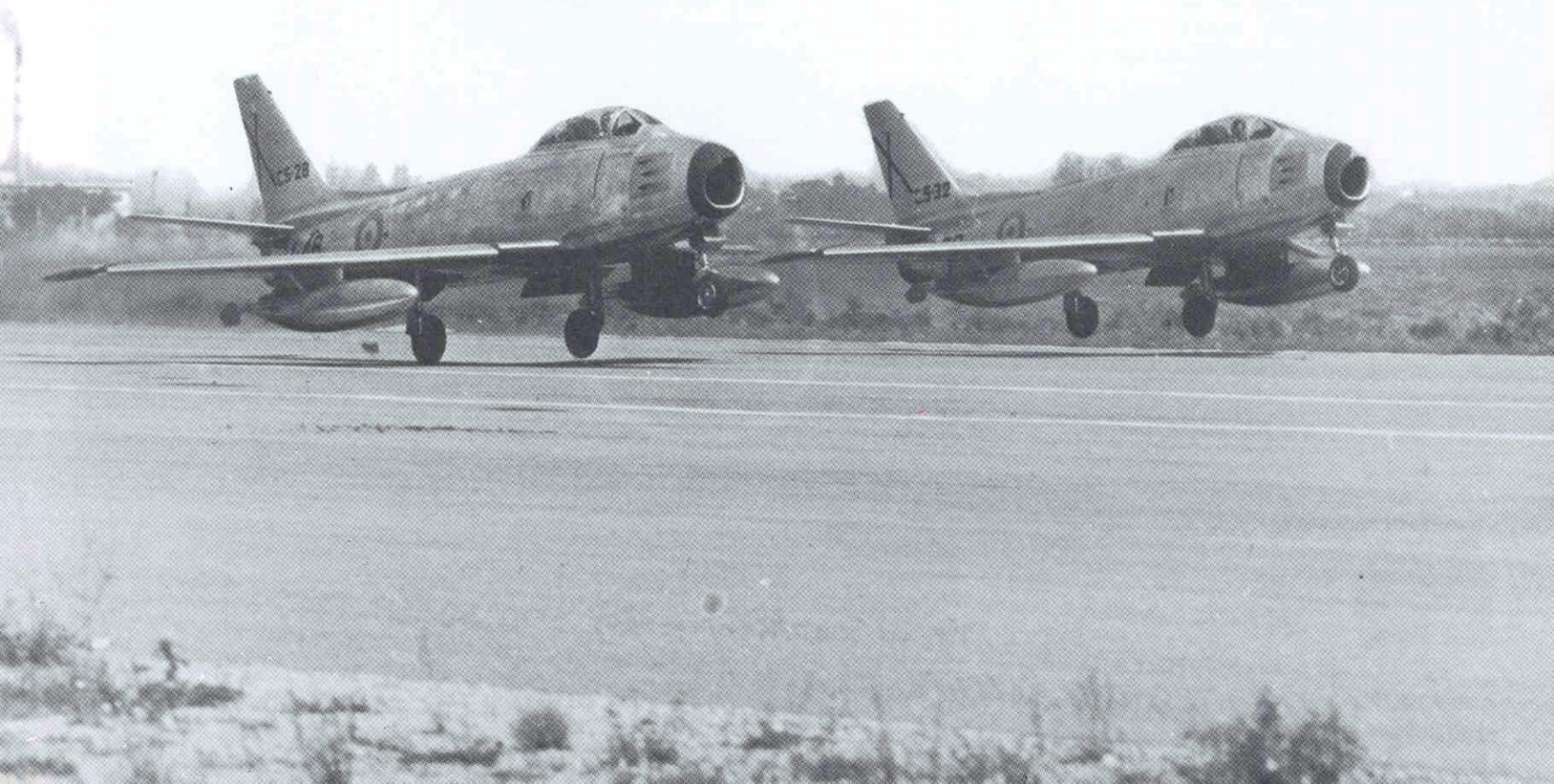
Bien, contra todo lo que pueda suponerse, la Patrulla no se creó en el suelo como fruto de una planificación: surgió en el aire, en la tercera dimensión. La mañana del 24 de enero de 1956, cuatro aviones Sabre regresaban de efectuar un vuelo de formación del plan de instruccción de la recien creada Ala de Caza núm. 1 en la Base de Manises. La formación, mandada por el Tte. Coronel Hevia, Segundo Jefe de FFAA, iba en rombo. Cuando sobrevolaban la Albufera... pero mejor será dejar que el propio jefe de la formación nos lo cuente: **"...recuerdo que en una formación de cuatro aviones de la que formaban parte los Tenientes Maura, Salazar Cútoli y Alvarez de la Vega, al regresar a la Base, alguno de ellos —creo que fue Maura— me hizo la indicación de que hiciéramos un *"looping"*. Salió bien. Después hicimos otro y después un *"tonneau"*. "La Patrulla había nacido".**

Aquel vuelo duró todo él 45 minutos y el avión que tripulaba el jefe era el C5-24. Aquellos hombres, con su corazón, iniciativa y habilidad crearon un equipo que absorbiendo nuevos nombres y conservando el mismo estilo logró, al correr los años, impresionar al mundo por la emoción que imprimían a sus actuaciones y por el alto nivel técnico alcanzado.

A partir de este momento cristaliza la idea de continuar, aprovechando cuantas ocasiones hubiera lugar en los mismos vuelos del plan de instrucción.

Y ésta ha sido otra de las características que la Patrulla ha conservado a través de su existencia: mantenerse siempre en estado latente pero no entrenándose como tal, a menos que se decidiese su participación. En estas épocas de inactividad "oficial", cada uno procedía a mantenerse en forma en sus propios vuelos de Escuadrón, bien en solitario o en formación, después de haber cumplimentado el vuelo programado como piloto del Ala de Caza núm. 1. También se probaba a los futuros miembros que voluntariamente querían pertenecer al equipo de acrobacía. No podía ser de otra forma; el Ala no podía detraer de sus efectivos hombres y material para dedicarlos exclusivamente a mantener una Patrulla Acrobática. Como digo, los entrenamientos han sido esporádicos y por razones precisas y específicas para realizar alguna exhibición. En las notas que tengo, entre estos voluntarios —aparte los nombres citados— tengo el Capitán Villalonga y al Tte. Herráiz en aquellos principios.

Y partiendo de esta técnica, en los primeros meses de 1956 hay anotados pocos entrenamientos, tan pocos que da la impresión de que la primera actuación de la Patrulla no se preparó. Tuvo lugar ésta con motivo de la inauguración oficial del Ala de Caza núm. 1. Y por lo que he averiguado, fue el día 23 de febrero, fecha importante por ser la del espaldarazo de la Patrulla.



Pues bien, ese día, primero en que la Patrulla hizo su aparición como tal, no amaneció muy bueno: hubo nubes con un techo muy bajo. Actuaron cuatro aviones tripulados por el TCol. Hevia y los Ttes. Maura, Salazar y Villalonga. Al efectuar un rizo entraron en nubes y desaparecieron de la vista de los asistentes que, con el alma en un hilo, esperaron ansiosamente el desenlace de tal hecho, porque todos, conocedores del gran riesgo que ello suponía, no auguraban nada bueno. Pasados unos segundos que parecieron siglos, apareció de nuevo la Patrulla en posición vertical hacia y tan cerca del suelo que, de no haber forzado el jefe la recuperación del picado, posiblemente se habrían estrellado. El resultado de la acción fue la rotura de la formación y que cada uno saliera de aquel peligroso trance como pudo. Uno de los miembros lo debió pasar tan mal que, ya en tierra, al dar la novedad al jefe le dijo: **"Yo no vuelvo a torear en esta plaza"**. Aquella actuación fue algo así como la alternativa de la Patrulla que, a pesar del susto, siguió adelante. Y el ingenioso "torero" tampoco se cortó la coleta.

A principios de junio de este año de 1956 se da la orden de prepararse para actuar en Roma el día 24 con motivo de la inauguración del Aeropuerto de Fiumiccino. Empiezan los entrenamientos a base de cuatro aviones y un reserva. Pero, a pesar del compromiso que suponía actuar por primera vez en el extranjero, no parece que se hicieran muchos vuelos del equipo completo; en la cartilla del TCol. Hevia aparecen —desde el 4 de junio hasta el 19 inclusives— solamente seis vuelos. El 22 partieron hacia Roma, el citado TCol., el Capt. Barsen que desde el 30 de mayo fue nombrado suplente del jefe, y los Ttes. Maura, Salazar y Alvarez de la Vega.

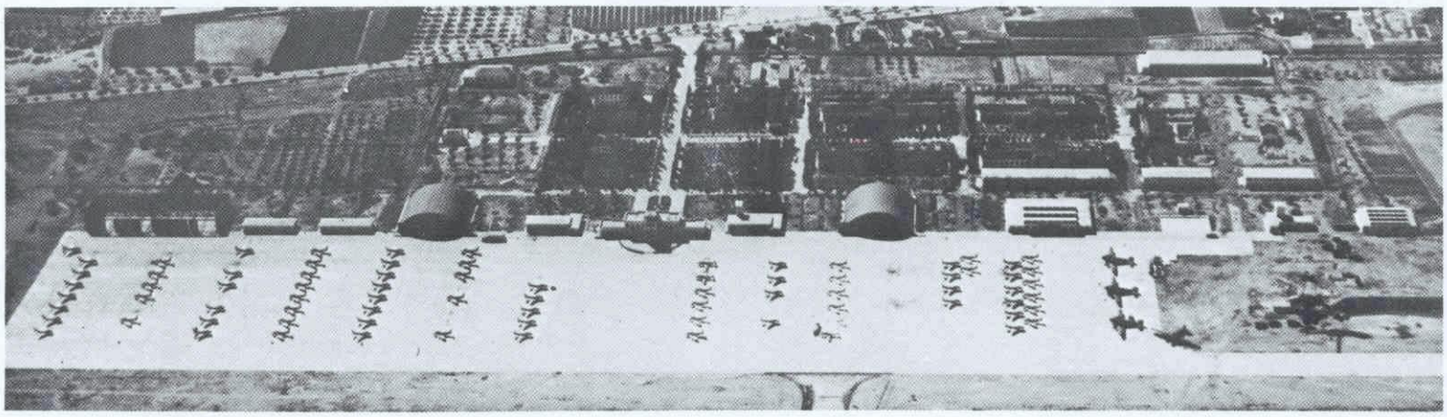
Y, como si a la Patrulla le persiguiese el mal fario, allí le ocurrió lo siguiente: El día 23, durante el entrenamiento coincidió que una tormenta se aposentó en la vertical de Fiumiccino. Al efectuar un rizo, la Patrulla entra en la tormenta; los puntos aguantan los meneos y la oscuridad propia de estos elementos; los pilotos escuchan en sus aviones un fuerte repiqueteo y un soplido característico originados por el pedrisco y la lluvia respectivamente. Tras unos segundos de ansiedad salen de la tormenta y salen juntos; pero al llegar al estacionamiento, los mecánicos observan a los aviones con un aspecto raro, como si vinieran tuertos. Ya parados, reconocen la realidad: los morros venían sin el plástico protector del radar de tiro y en algunos, tambien faltaba el cristal de la cámara de la ametralladora —esa cámara que fotografiaba la ráfaga disparada— situado en la parte más baja de la tobera de entrada y opuesto diametralmente al plástico del radar. ¡Y la exhibición del día siguiente a menos de veinticuatro horas! . Pero enterados de que en Pratica di Mare había este repuesto, se hacen las gestiones, se trae lo necesario y, tras una noche de trabajo, nuestros especialistas —motor callado de la Patrulla— logran reparar las averías y el día de San Juan, la Patrulla realiza su exhibición entrando así en el aire internacional tan familiar para otras patrullas acrobáticas. Todo este vuelo tuvo una duración de 15 minutos, pagando la novatada de actuar con tiempo limitado por primera vez. Hasta entonces, nunca tuvo limitación; aquel día sí. Total, que la actuación se redujo a un rizo y un tonel sin cambiar de formación. Pero lo más importante es que allí estuvieron y allí actuaron.

Y también ocurrió otro hecho interesantísimo: S.S. el Papa Pío XII los recibió en audiencia. Sólo por esto ya valió la pena ir a Roma.

Pasó el verano sin ninguna actividad. A mediados de septiembre se recibe la orden de actuar en Barcelona en las Fiestas de la Merced. En El Prat se ha organizado un gran Festival Aéreo con motivo de la inauguración de la nueva

El Capitán Barsen fue uno de los primeros componentes de la patrulla y luego fue jefe durante parte de los años 1957 y 1958.

Vista aérea de la Base de Manises en el año 1956.



Durante su estancia en Roma los componentes de la patrulla son recibidos en audiencia por S.S. el Papa Pío XII.

pista del aeropuerto. También van otras unidades del Ejército del Aire entre las que figura la Patrulla Acrobática de nuestra Escuela de Reactores con los T-33, esa Patrulla que, cuando yo era Teniente en Salamanca durante mi curso básico de T-6, para ir posteriormente al de reactores, me hizo vibrar una tarde en una demostración sobre el Estadio Helmántico, de tal forma que dije gritando al entonces también Teniente Casimiro: **"¡Me voy a Matacán a estudiar más; yo quiero volar en esos aviones y como esos pilotos y no quiero que me suspendan el curso previo!"** También actuó el Príncipe Cantacuceno esa tarde de mi emoción con su Jungmeister preparada y diferente a las de nuestros grandes pilotos Aresti y Aldecoa —éste ya había fallecido en accidente en Cuatro Vientos— que volaban "a pelo".

Volviendo a la exhibición que se realizó el día 30 de septiembre de 1956, diré que todo salió perfecto. Ese día se sacaron la espina —no podía ser menos, puesto que actuaban en la tierra de la sardana de la "Santa Espina"— de la presentación en Manises y del susto de Roma. Se habían desplazado cinco aviones con el TCol. Hevia, los Capitanes Barsen y Balanzategui y los Ttes. Alvarez de la Vega y Salazar. Las figuras realizadas por cuatro aviones salieron ligadas; los cambios de formación sin fallos, y las salidas y entradas fueron a tan baja altura que el "perro" —el último y más bajo de la formación— estuvo gritándole al jefe durante toda la exhibición que no cabía entre él y el suelo; pero aguantó durante los 20 minutos que duró el vuelo.

En tierra, se estudian y comentan las maniobras.

Ese día fue el primero en que aviones a reacción sobrevolaron Barcelona a baja altura y en el que, también por primera vez, se rompía la barrera del sonido en público; concretamente el Cte. Azqueta con un F-86 de Manises.

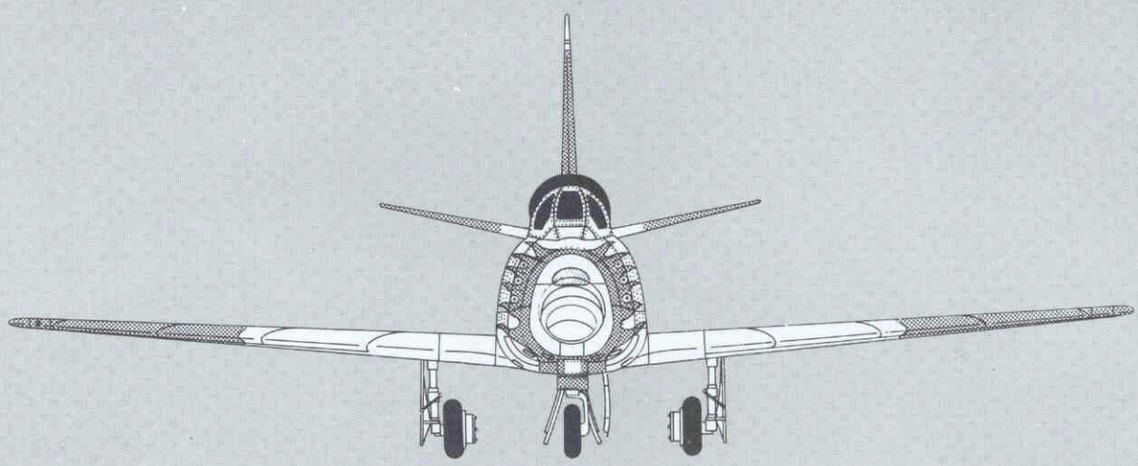
Tan impresionante fue la demostración de la Patrulla que durante la cena que cerraba los actos, en la entrega de trofeos, el Ministro del Aire, Tte. General González Gallarza, además de felicitar a los participantes, comunicó a los miembros de la Patrulla de Manises que en lo sucesivo sería la Patrulla Oficial del Ejército del Aire.

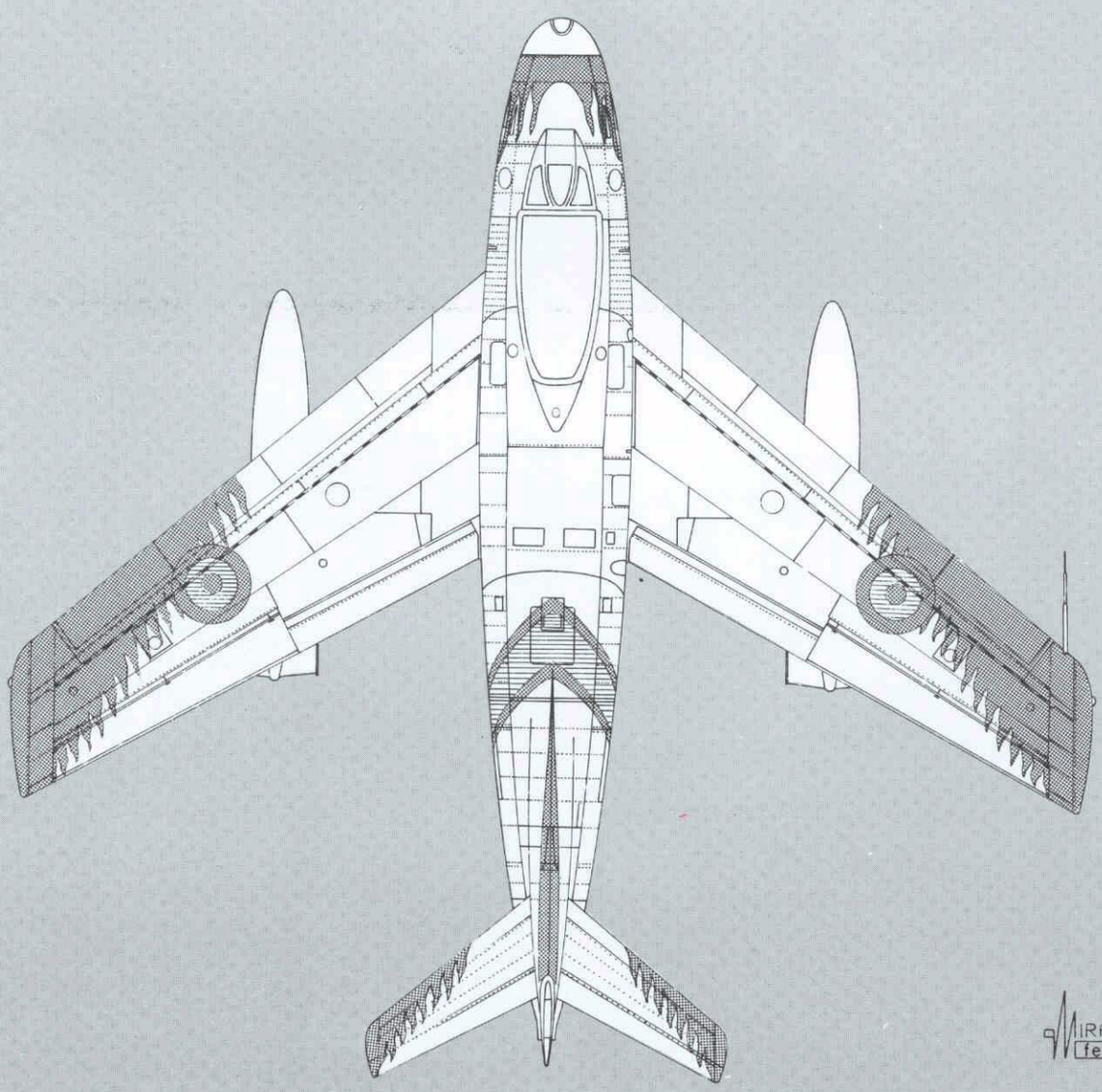
Y entre la alegría por lo bien hecho y por el nombramiento, en aquella cena ofrecida por Barcelona, nuestros hombres, ganados además por el ambiente de amistad, trasegaron un poco más de la cuenta. Total, que al aterrizar en Manises el día siguiente, no sé si por esta causa o por las causas normales de que el hombre falla más que el avión, el jefe se quedó un poco corto, puso las ruedas antes de pista y, los puntos, disciplinados, siguieron su ejemplo. Pero gracias a Dios no ocurrió nada.

A los pocos días llegó la orden de acudir a Talavera la Real (Badajoz): el

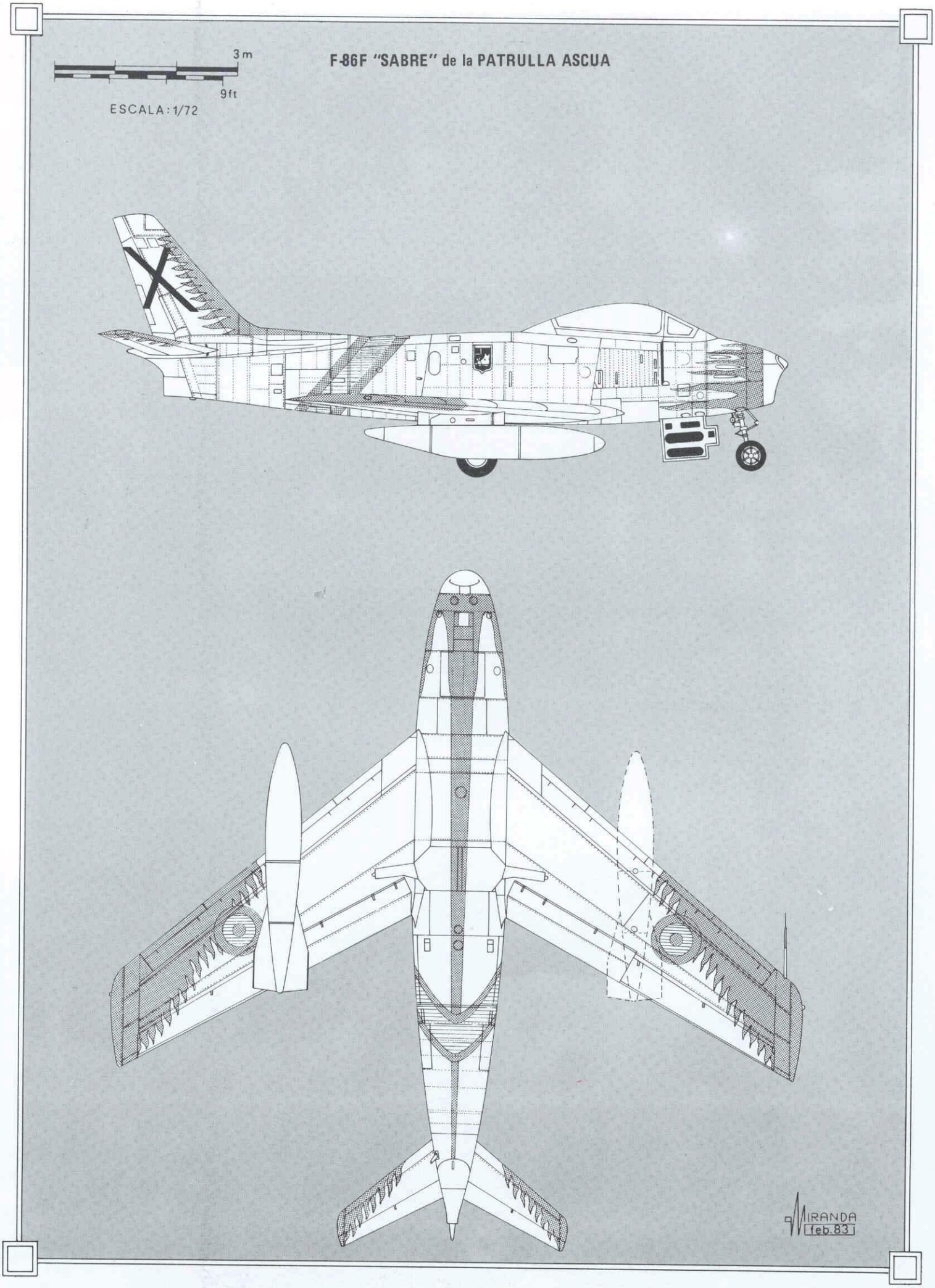
ESCALA: 1/72

F-86F "SABRE" de la PATRULLA ASCUA

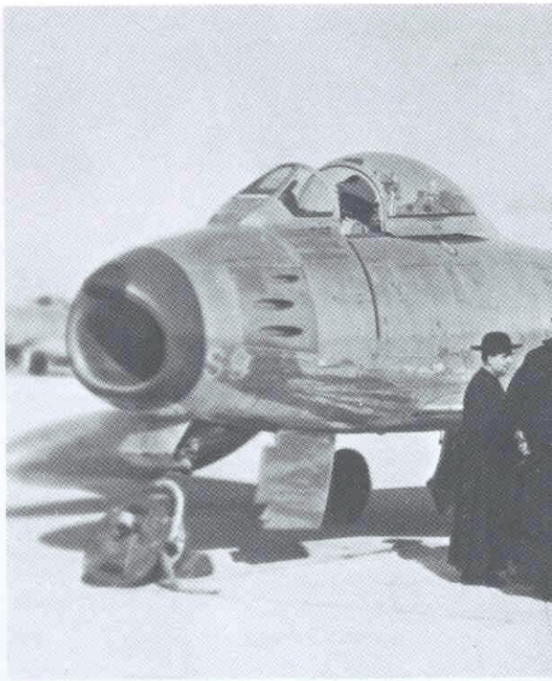




MIRANDA
feb.83


3 m
9ft
ESCALA: 1/72
F-86F "SABRE" de la PATRULLA ASCUA
MIRANDA
feb.83

Jefe del Estado, Generalísimo Franco, iba a visitar la Escuela de Reactores por primera vez. Allí acudieron treinta y dos F-86F del Ala de Caza núm. 1 y la Patrulla; toda la agrupación al mando de su Comandante el Coronel Guerrero. Se montaron frente a frente dos preciosas líneas de aviones: en un lado, las airosas figuras de los T-33. En el otro, la más burda y guerrera de los Sabres que, aún parados en tierra, parecían querer irse al aire por su cuenta como ansiosos de buscar pelea. En este marco, el día 7 de octubre, 385 años después de la Batalla de Lepanto—, las Patrullas Acrobáticas de Talavera y Manises realizaron dos preciosas exhibiciones. La que es motivo de estas narraciones estuvo en el aire 30 minutos, actuó con cuatro aviones habiendo desplazado cinco; los pilotos fueron: el TCol. Hevia, los Capitanes Barsen y Balanzategui y los Tenientes Salazar y Alvarez de la Vega. El número final de la demostración fue "la bomba", consistente en romper la formación en la parte final del rizo, cuando los aviones apuntan verticalmente hacia el suelo. A la voz del jefe, cada uno salió a 90° de su colateral para separarse y volver de nuevo en vuelo rasante a converger a muy baja altura en un punto. Este punto era, lógicamente, el lugar donde se encontraban las Autoridades; concretamente, la Torre de Mando de la Escuela. En el momento del cruce de los cuatro aviones sobre las cabezas de las personalidades, el Obispo de Badajoz se llevó tal susto que perdió el solideo.



El Excmo. y Rvdmo. Dr. don José María Alcaraz y Alenda, Obispo de Badajoz durante cuarenta y un años, fue el hijo predilecto de la Villa de Aspe (Alicante) durante noventa y cuatro. Sí, era paisano mío. Por eso, no me pierdo la oportunidad de sacarle partido a la anécdota; es el privilegio que tengo por derecho de posesión de folios, pluma, Patrulla, Obispo y voluntad de expresarme libremente. Este hombre, que supo unir el temple del acero con la más atrayente ductilidad de corazón, dirigió a sus paisanos este último mensaje: "Con las escasas fuerzas que me permiten mis noventa y cuatro años pero con el corazón repleto de entusiasmo aspense, doy un viva a la Virgen de las Nieves que llegue a los últimos confines del orbe donde haya un hijo de Aspe confiando en que será debidamente correspondido". Hoy respondo públicamente a ese viva en un rasgo de lealtad a quien me honró con su amistad. El día que el Obispo de Badajoz perdió el solideo contaba setenta y nueve años de edad.

El 2 de noviembre de 1956, el TCol. Hevia recibe la orden de partir hacia Son San Juan en Palma de Mallorca al mando de veinticinco aviones F-86F de la serie 40; objetivo: fundar el 41 Escuadrón de FFAA. Aquello parecía el fin de la Patrulla Acrobática pues, de hecho, ya no actuó hasta el 23 de junio de 1957.

Al trasladarse a Palma el jefe y quedar los otros componentes en Manises, se creó la situación siguiente: por un lado, el jefe, dedicado a organizar el 41

El Excmo. y Rvdmo. Dr. don José María Alcaraz y Alenda, Obispo de Badajoz en su visita a uno de los aviones de la patrulla con ocasión de la exhibición de Talavera.

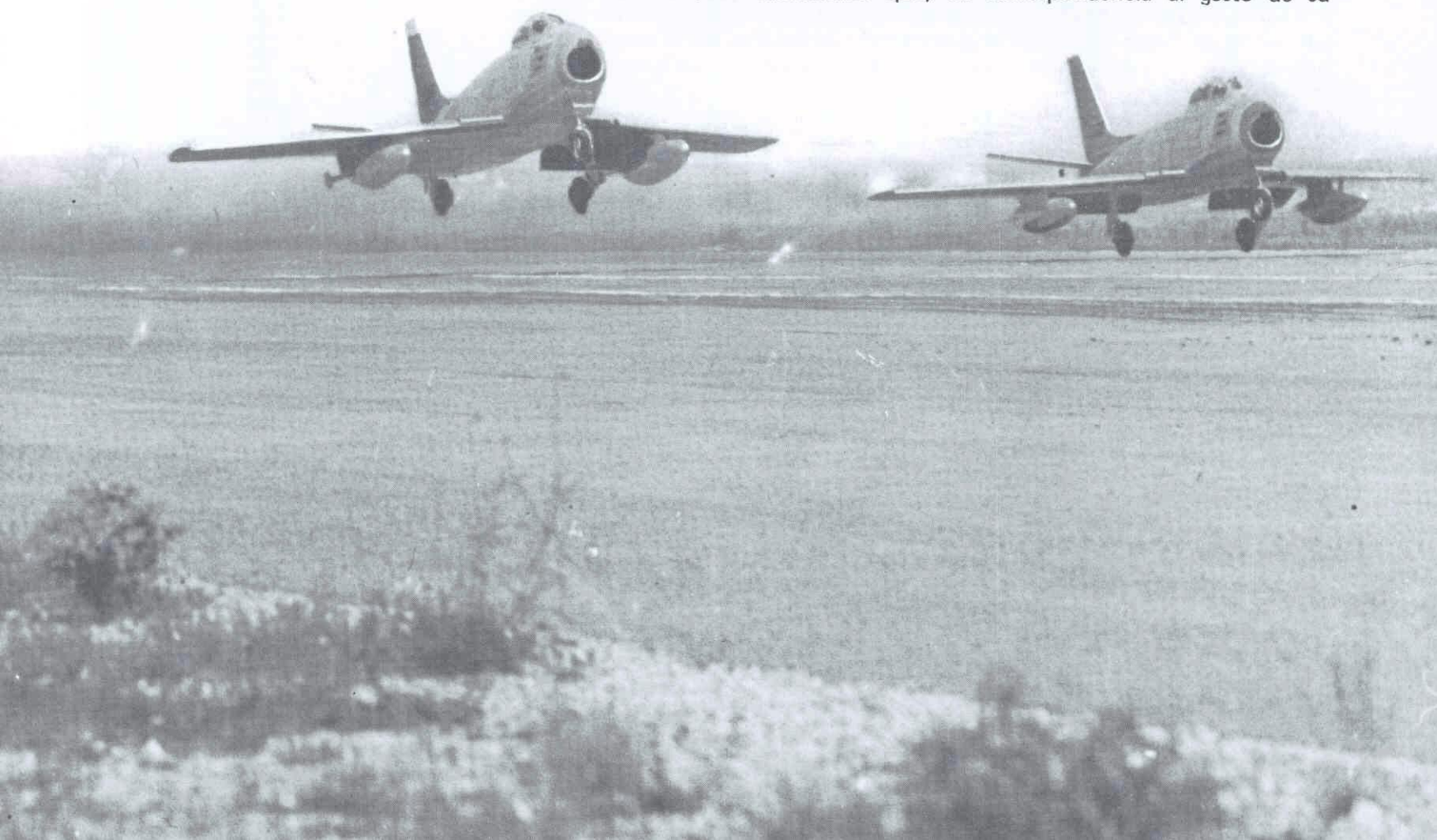
Escuadrón y a cumplir los planes de instrucción, no podía tener ni tiempo ni disponibilidad de aviones para mantener una Patrulla que podría condicionarle o retrasarle el objetivo principal de preparar una Unidad para el combate. Por otro lado, los miembros en Manises que, sin orden expresa de seguir y sin ningún festival a la vista, tampoco hicieron ningún vuelo de acrobacia en formación en este tiempo. Corrobora esta afirmación el hecho de que en el Diario de Operaciones del 11 Escuadrón hay consignada una exhibición de cuatro aviones el día 9 de diciembre en Los Llanos (Albacete) realizada con motivo de la Campaña de Navidad. Esta formación fue mandada por el Cpt. Salom y en ella no aparecen los nombres habituales que hasta ahora estamos reseñando, salvo el Tte. Herráiz que como número tres, se entrenaba con la Patrulla.

Y de esta manera entramos en el año 1957, año histórico para Valencia y Manises por la triste riada en la que tan destacada actuación humanitaria de entrega y solidaridad tuvieron el Ala de Caza núm. 1 y el SAR. Pero éste no es el tema. Si Dios me da tiempo y lugar, ya lo narraré en otra ocasión; vale la pena. Sigamos con nuestra Patrulla.

A principios de junio, el TCol. Hevia es llamado a Madrid y, como en esta ocasión se produce la recreación de la Patrulla, también prefiero que sea él mismo quien nos lo cuente. **"Cuando el General Longoria, Jefe del Estado Mayor del Aire, me encargó que formara una Patrulla Acrobática para ir a Milán, respetuosamente rehusé. Pero había que asistir porque el Ejército del Aire había aceptado la invitación y no podía volverse atrás. Me dijo que escogiera el personal que quisiera y que tendría las máximas facilidades, pero que la decisión ya estaba tomada".** Y ante tal decisión, la solución fue: coger el núcleo que quedó en Manises, el jefe y otro miembro serían de Son San Juan y los aviones y especialistas de ambas Unidades. Empiezan los entrenamientos que se realizan simultáneamente en Palma con Hevia de jefe y en Manises con Barsen; periódicamente se reúnen todos en Palma donde se hacen ensayos generales con Hevia como único jefe.

Y, a pesar de las dificultades que ésto entraña, se pone a punto la Patrulla.

Pero antes de ir a Milán hay ocasión de constatar la realidad: el 23 de junio de 1957, la ciudad de Valencia entrega un Estandarte al Ala de Caza núm. 1. Los actos, solemnísimos, fueron presididos por el General Subsecretario del Aire en representación del Ministro, el Prelado de la Diócesis ofició los actos religiosos y fue Madrina la señorita Amelia Trenor Calatayud. Con tan fausto motivo se organizó un gran Festival Aéreo al que asistieron alrededor de 150.000 valencianos que, en correspondencia al gesto de su



regalo, fueron invitados en un gran día de "Puertas abiertas" a que dieran fe de la entrega del mismo y a presenciar el estado de preparación de sus Fuerzas Aéreas por medio de las diferentes representaciones que las Unidades del E.A. enviaron a Manises. Allí pudieron apreciar la belleza y el riesgo de los saltos de los paracaidistas de Alcantarilla con su Jefe y su Capellán —pobre don Aquilino— al frente; la Patrulla de T-6 de Salamanca; los helicópteros del Servicio de Salvamento —los mismos que cuatro meses más tarde volverían a Valencia a salvar a esos mismos asistentes de las aguas enfurecidas del Turia—; el Cte. Aresti con su Jungmeister de serie; el Capt. Herráiz que pasó la barrera del sonido sobre nuestras cabezas y el Cte. Grandal que realizó unas pasadas a muy baja altura y a muy alta velocidad. El TCol. Hevia realizó una exhibición en solitario con un F-86 —aquella del rizo con cuatro toneles uno en cada noventa grados— y el resto de la Patrulla con el Ct. Barsen y los Capitanes Balanzategui y Fernandez Sequeiros, que actuaba por primera vez, y el Tte. Salazar, hicieron un vuelo que duró desde despegue a toma treinta minutos y que asombró al pueblo asistente. Como detalle singular, se reseña, que en esta ocasión se utilizó por primera vez un sistema para formar humo blanco que aún dio más vistosidad a la exhibición.

Y puesto que hemos llegado a este punto del tema del humo, hagamos también su historia que es, más o menos, ésta:

Al principio, cuando los aviones de la Patrulla eran de la serie 25, se utilizó el depósito del sistema antihielo del filtro de combustible, el cual se cargaba con aceite que era quemado a la salida de los gases del motor. Funcionó bien, pero debido a que su capacidad era solamente un galón, el sistema tenía poca duración y se podían hacer muy pocas figuras acrobáticas con humo.

Posteriormente, al llegar los aviones de la serie 40 que no disponían de este depósito, hubo que ensayar otro sistema a base de líquido que en contacto con el aire, producía una condensación que era realmente una nube: el tetracloruro de estaño en los aviones de Palma para ir a Milán y el clorosulfónico en Manises; por cierto que éste, se compró a Anónima Cros. En esta modalidad, el depósito iba adosado debajo del plano derecho y con un montaje complicado a base de sacar los detonadores del destructor del IFF, se iniciaba la apertura de una válvula; con esta más o menos abierta, la presión dinámica del aire de la marcha del avión empujaba el líquido que, al salir por detrás, producía la estela de aire condensado por contacto del líquido con la atmósfera. Y si bien es verdad que este sistema dio más autonomía en cada vuelo, también es cierto que fallaba con harta frecuencia: algunas válvulas no abrían, otras lo hacían intermitentemente, dando por resultado el que más que una estela, fueran nubecillas como señales de humo. Y esto podía hacer pensar que al ser el Sabre un avión de procedencia americana, quizá quisiera hacer algo así como un homenaje a sus legendarios paisanos y antecesores de las praderas.

El último y definitivo sistema —pero a partir de 1961— fue aprovechar uno de los depósitos exteriores de 120 galones de combustible. Vacío de carburante y anulado el conducto que lo llevaba al motor, se llenaba con aceite —una cantidad en función del empleo, problemas en las bases de despliegue, etc.— y, aprovechando la presión producida mecánicamente y que en condiciones normales servía para impulsar el combustible al motor, se

El Capitán Balanzategui, uno de los mejores reactoristas de la primera época, hombre de gran espíritu y empuje, que fue miembro de la patrulla en sus tiempos heróicos y que desapareció trágicamente en accidente sufrido en Getafe.

Participantes del Festival Aéreo, que tuvo lugar el 23 de junio de 1957 en la B.A. de Manises, posan con el Prelado de la Diócesis de Valencia y los Generales Lacalle y Palacios. Se celebraba la entrega de un Estandarte al Ala de Caza núm. 1.

Capitán Esteban R. Sedano.

derivaba con una tubería a lo largo del fuselaje y se quemaba éste por los gases de salida del motor; este montaje producía una estupenda estela que no fallaba normalmente y que era algo así como el movimiento continuo por el gran número de veces que podía usarse. Aunque esta solución, tan fenomenal, obligaba a que los aviones volaran con un depósito exterior de combustible anulado y esto, se notaba en los viajes largos; por esta razón, en ocasiones tuvimos que hacer escalas en puntos intermedios de la ruta. Otro efecto que producía hasta que se consumía el combustible del tanque izquierdo, era que el plano de este lado pesaba más. Y al correr los años, cuando fui Jefe de la Patrulla, fue tanta la obsesión que tuve por corregir este efecto, que lo hacía en demasía; en los rizos, en lugar de salir verticales como era de desear o inclinados hacia la izquierda por el mencionado efecto, ¡me salían inclinados al lado derecho! . Por esta razón, mis puntos me decían que "codilleaba" en un acertado símil con los toreros que tienen este defecto y tan comprensible para mí, dada mi gran afición a este arte. Aparte estas disgresiones —aun faltaban años para llegar a este sistema de humo y a mi liderazgo— éste y definitivo sistema de fabricar humo fue tan bueno que sus entusiasmados creadores —el Capitán Borreguero y su equipo— habiendo dado con el quid del asunto, pensaron en la posibilidad de que el humo fuera de colores: querían hacer —o quizá desde Madrid se ordenara— la Bandera Nacional a base de poner unos aditivos coloreantes al aceite. De estas pruebas recuerdo que el supuesto y deseado color rojo salía rosado, y que también estas mezclas atascaban las válvulas. Por fin se desechó esta idea y quedó definitivamente el blanco que dio un gran rendimiento.

Pero sigamos con la Patrulla que, tras lo de Valencia, ya estaba lista para ir a Milán donde pasaron muchas cosas. El equipo estuvo compuesto por el TCol. Hevia, los Ctes. Escalante y Barsen y los Capitanes Balanzategui, F. Sequeiros y Salazar. En aquella primera semana de julio de 1957 pasó por Milán una ola de calor como no se recordaba. En los entrenamientos tuvieron que volar casi en bañador; la superficie de los aviones quemaba; sentarse en el avión era un suplicio. Antes de subir y después de bajar tenían que darse una ducha para contrarrestar aquel calor insoportable. Pero, a pesar de esta temperatura que, en ocasiones llegó a alcanzar hasta 52° centígrados en la pista de vuelo, la base de Cámeri —donde desplegó nuestra Patrulla— fue declarada "bajo mínimos" durante una hora ¡por niebla! ¿Qué pasó para que tal insólito fenómeno se produjera...? , pues... sencillamente, nuestro sistema de humo que, aunque chiquito, era matón. Los mismos testigos o autores no se ponen de acuerdo para narrarlo. Hay tres versiones distintas de las que la más fidedigna es la siguiente:

El día anterior a la exhibición con los aviones listos para realizar un ensayo, fueron suspendidos los vuelos. Como los depósitos estaban cargados con el líquido productor de humo que tenía un alto poder corrosivo, era imposible dejarlos así hasta el día siguiente. Así es que desmontados éstos, nuestros mecánicos se fueron a un lugar alejado y los vaciaron en unos bidones originando el nieblón que organizó lo que ya es sabido.

Sigamos con Milán: allí se actuó por primera vez con los aviones pintados: una bandera española cruzada en forma oblicua sobre la parte posterior del fuselaje a ambos costados y unida en la parte superior e inferior. Todo el vuelo duró veinticinco minutos saliendo de Malpensa pero efectuando una toma y despegue en Linate como si despegaran del mismo Aeropuerto donde se realizó la exhibición. Me imagino los esfuerzos que tendrían que hacer para mantenerse juntos con este terrible calor que reduce el empuje de los motores a reacción de forma muy notable. Y como mal de muchos es consuelo de..., digamos que los italianos también hicieron su numerito: el día del Festival presentaron el avión F-86D fabricado en Italia; después de la exhibición, el piloto hizo un aterrizaje perfecto, pero con el tren de aterrizaje dentro.

Y como colofón del anecdotario milanés, dos hechos relacionados directamente con la bella capital de los Sforza. Una tarde, los miembros de la Patrulla visitaron Milán. Al llegar a la puerta del célebre y noble edificio de la Scala, cuna del bel canto, se sintieron obligados a emular a los Tita Ruffo, Anselmi, la Patti, la Callas... y, sin ningún complejo, entonaron a coro ante los asombrados oídos de los italianos que, desde el Corredor de Vittorio Enmanuelle se acercaron a oirlos, nuestro no menos famoso canto: "El vino que tiene Asunción...".

La otra historia —y cierro el tema Milán— fue que la Comuna premió con la Medalla de Oro de la Ciudad al TCol. Hevia y al Cte. Barsen.

Después de este Festival, el TCol. Hevia reconsidera las dificultades habidas para prepararlo al alimón entre Palma y Manises, y piensa que lo mejor sería que quedase definitivamente en esta Unidad: aquí se encontraba el grueso de los componentes y había mayor facilidad de aviones y, como equipo, también era mejor que hubiese una compenetración y conocimiento mutuo y permanente entre los hombres que lo componían. Por eso, él dejó la Patrulla que quedó defintivamente en el Ala de Caza núm. 1.

Por cambio de destino y de situación de algunos componentes, se reestructuró la Patrulla, entrando en ella los Capitanes Esteban Rodríguez Sedano, Parés y Berriatúa. Y así acabó 1957.

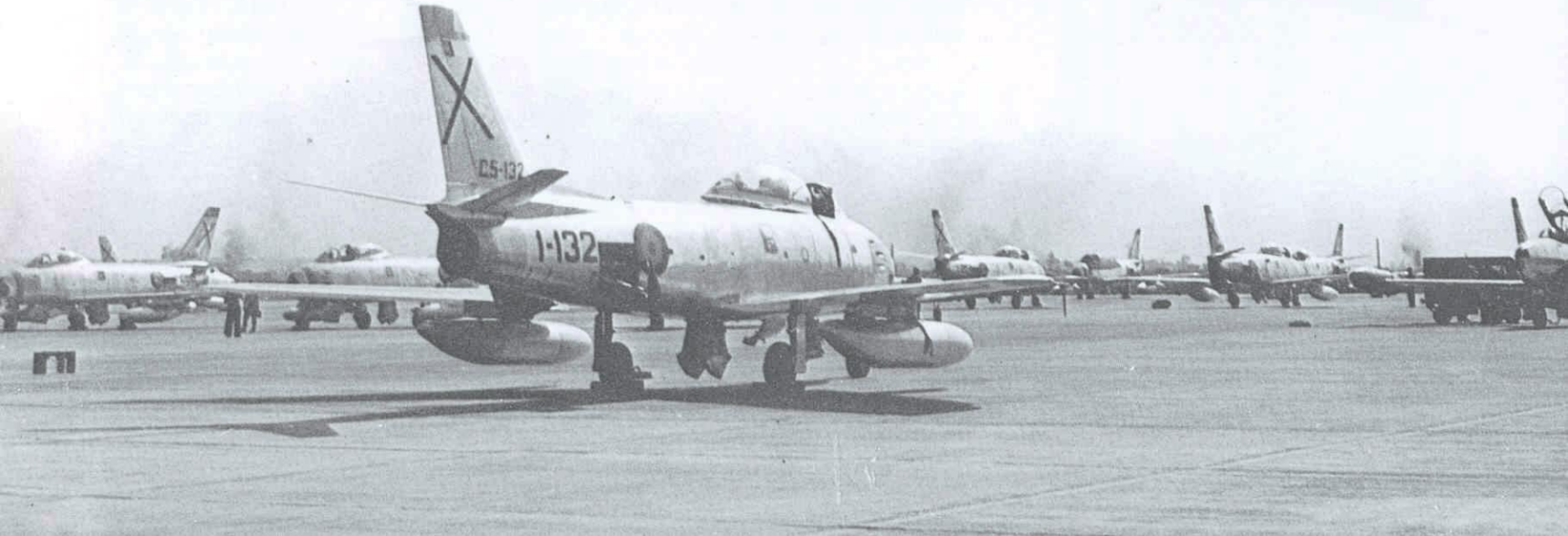
Cómo empezar a narrar 1958...? ¿Lo defino como año muy triste...? ¿Digo que fue el primero de un paréntesis de inactividad que duró tres años...? ¿Lo presento como el año a partir del cual la Patrulla se llamó para siempre "ASCUA"...? En un plano muy inferior de valores diré que en el terreno personal, fue definitivo para mí; ese año ingresé en la Patrulla.

Quizá lo mejor sea escribir guiado por los datos de que dispongo, pero dejando que los recuerdos hagan el resto de forma espontánea.

El día 5 de mayo, con motivo de unos ejercicios de interceptación realizados por cuatro formaciones del 11 Escuadrón como cazas y otras tantas del 12 como blancos, actúa la Patrulla sobre el asentamiento radar de Villatobas como colofón del acontecimiento. Como espectadores de honor se encontraban los mandos y alumnos de la Escuela Superior del Ejército. Al mando del Cte. Barsen actuaron cinco aviones que despegaron de Manises en un vuelo que duró una hora y diez minutos.

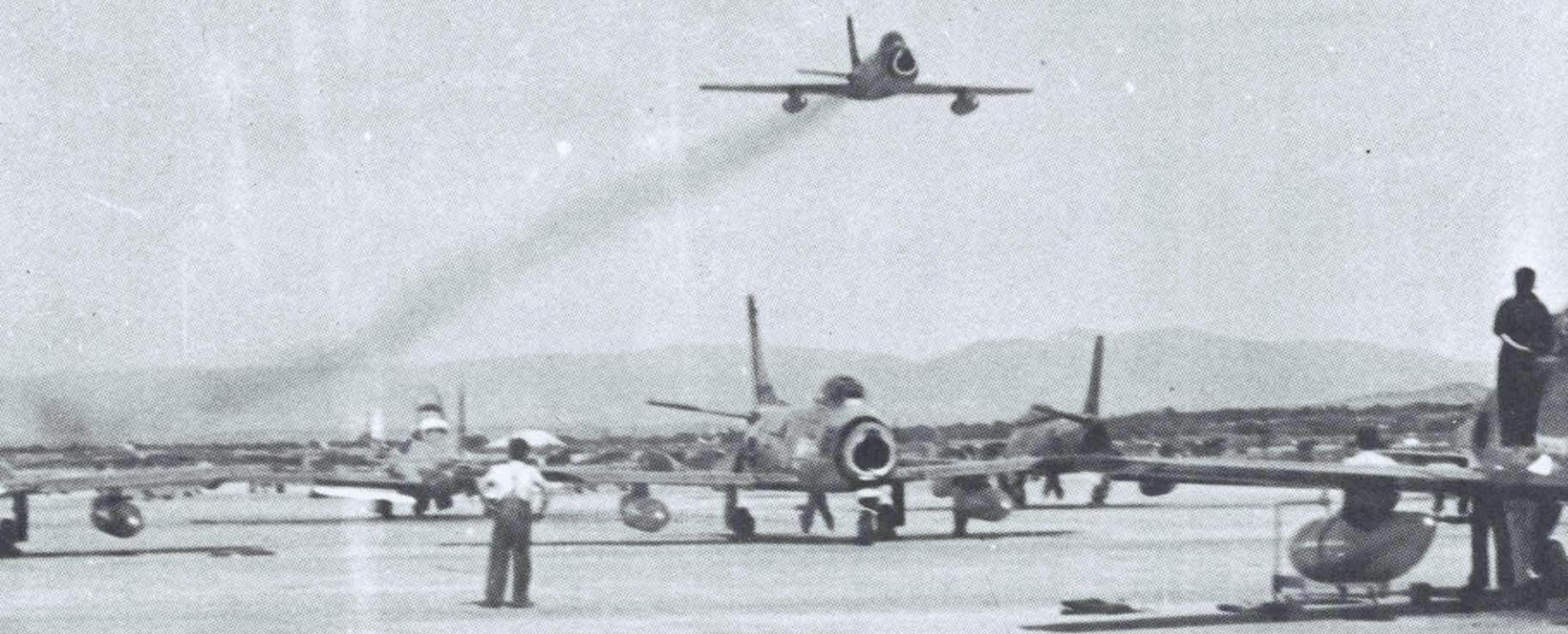
Capitán Parés.

Fotografía de la derecha: Los componentes de la patrulla en Manises, el Comandante Barsen y los Capitanes Balanzategui, Salazar y Sequeiros que constituyeron el núcleo de su posterior estructuración.



El 25 del mismo mes lo hicieron en Zaragoza en un gran Festival en competencia con los famosos "Skyblazers" de la USAF. En esta ocasión, el mando militar lo ostenta el Cte. Balanzategui que lleva a los Capitanes Esteban, Berriatúa, Salazar y F. Sequeiros, actuando éste como número uno durante la exhibición por decisión del propio Cte. El vuelo tuvo una duración de cuarenta minutos. A este Festival también fue invitado el TCol. Hevia que realizó una exhibición en solitario con un avión de Palma.

Por estas fechas se me ocurrió pensar que podría estar en la Patrulla. Con ocasión del destino del Capitán Salazar a la Academia General del Aire, me fui a ver al Cte. Barsen: **"Mi Comandante, yo quiero ingresar en la Patrulla". "¿Has hecho acrobacia en formación...?" "¿No, mi Comandante; sólo "pescadilla". "Entonces... ¿cómo quieres ser de la Patrulla sin saber si aguantas...?" "Una vez tiene que ser la primera para saberlo". "Bien, que te pruebe el Capitán Esteban R. Sedano; salid con dos aviones del 11 y a ver que pasa".** Y salimos y me probó. Al bajar dio la novedad de aquel impresionante vuelo donde el seguirle fue sólo cuestión de amor propio y voluntad férrea de no romper la formación, con olvido total del horizonte y de la posición en el espacio y no saber ni dónde estaba la base ni nada referente a los instrumentos del control del motor de mi avión; **"aquí tengo una palanca, un mando de gases y unos pedales; con todo esto, yo no me separo del "Comín —eran mis pensamientos— a menos que me diga que lo haga".** Al bajar dio la novedad: **"Sirve".** Y así, de esta sencilla manera quedé vinculado a la Patrulla,



pero no realicé ningún entrenamiento en formación hasta el 25 de septiembre. Pero antes, con motivo de una invitación hecha por el Ayuntamiento de Cádiz para el 31 de agosto, tuve mi primer contacto con la Patrulla llevando el avión reserva porque el Capitán F. Sequeiros estaba de permiso.

La exhibición de Cádiz —cómo no— tuvo su guasa. Allí fuimos los Ctes. Barsen y Balanzategui y los Capts. Esteban, Parés, Berriatúa y yo. Los Sabres quedaron en Morón desde donde actuamos. El día 30 invitados a pasar unas horas en Cádiz y a ver la playa de la Victoria, donde tendría lugar la actuación, nos llevaron en un Junkers 52 de Morón a Jerez y regreso y desde aquí en coche por la Bahía a la "Tacita de plata". Hubo algún lío en el protocolo y en el alojamiento; pero todo se arregló. Por la tarde, al entrar en el Estadio "Ramón de Carranza" por el túnel de jugadores, vestidos de uniforme y con el partido empezado, el público nos dio unos pitidos. De momento nos preocupamos, pero todo se aclaró cuando miramos a nuestras espaldas y vimos caras sonrientes que nos hacían señas de que no veían por interferir su visual durante el ratito que estuvimos de pie esperando que el que nos acompañaba —¿recuerdas amigo Fernández?— encontrase donde sentarnos.

El día 31 hicimos la exhibición. Como yo iba de reserva, se me encomendó la misión de "abrir plaza". Piqué sobre la Playa y, a gran velocidad y pegado al mismo borde donde se juntan las olas con la arena, di un pasadón a todo lo largo, llegando hasta las murallas de Cádiz. Me revolví y

realicé lo mismo en sentido contrario. Al final, encabrité y salí de allí haciendo toneles hasta que se me acabó la velocidad y puse rumbo a Morón. **"Torero seis, fuera"** ese día llevábamos ese indicativo tan español, aunque normalmente la Patrulla siempre llevó el propio indicativo del que la mandaba; con el Cte. Barsen era **"AVUTARDA"**; pero, como digo, ese día éramos **"Toreros"**. El uno me oyó y dijo: **Recibido el seis fuera: vamos para allá".** Pasan unos segundos y escucho al jefe: **"Tirando para el looping".** Pasan otros segundos y me sobresalto al oír: **"El cinco rompiendo, tengo una pérdida de compresor! ".** El jefe, preocupado por sus propios problemas —velocidades, enfilar bien, no comprometer la seguridad, cambios de formación, etc.— no le oyó y siguió dando órdenes... **"paso a flecha... ¡ya! " "Paso a campana... ¡ya!"** ...hasta que el número cuatro le dijo: **" ¡Uno, no mandes más cambios que hace "media hora" que vamos solamente cuatro y en rombo! " "¿Qué dices? ". "Lo dicho —era Berriatúa quien hablaba— que desde que rompió Pepe por pérdida del compresor, estamos en rombo y sin cambiar de formación".** Y Pepe que no dijo nada más. Yo le creí estrellado contra el mar. Pensé en el jefe, al que se le habían presentado un problema gordo en plena exhibición. No teniendo más valor para aguantar, cambié de canal de radio para no enterarme; hice el avestruz aunque de una forma rara, puesto que mi cabeza, en lugar de estar bajo tierra, se encontraba a varios miles de metros sobre ella. Y seguí hacia Morón. **"Ya me lo contarán, porque esto no hay quien lo aguante".**

Cuando volvieron, venían los cinco juntos. Ya en tierra me enteré de que Parés, con todos sus familiares en la playa a donde habían ido desde Jerez, al recuperar su avión de la grave situación en que estuvo, pensó que lo mejor sería morir por considerar que no sobreviviría moralmente a lo que él

consideraba su culpa. Luego lo pensó mejor y se dijo: " ¡Pués mis padres me ven! ". Y lo vieron: cuando el rombo salía él entraba y hacía su número personal. Y así, ligaron una exhibición escalofriante de cruces y pasadas sincronizadas que enervó al respetable que en aquella cálida y luminosa mañana de San Ramón, atestaba la playa.

En la furgoneta, el Capitán Parés pedía un arresto al jefe y así poder enjugar su acción. Aducía que jamás debió quedarse dando pasadas a "contrapelo" pero que pudo más la situación que el deber. El Cte. Barsen le respondió: **"Pepe, que te crees tú eso, meterte un arresto y quedarte tranquilo con tu conciencia... ni hablar; te arresto a no arrestarte, que ya vas bien servido"**

Pero estas interioridades no las supieron las buenas gentes de Cádiz. Lo cierto es que allí se causó tanta impresión que empezaron a recibirse llamadas telefónicas en Morón para que volvieramos otra vez a estar entre ellos y agasajarnos. En Manises, días después, lo mismo pero por correo. Los gaditanos emocionados enviaron a su paisano el Cte. Barsen cartas y telegramas agradeciendo nuestra participación en sus fiestas de agosto. Y el año siguiente, en los Carnavales nos cantaron las "Chirigotas". Tengo siete libritos que nos enviaron. En ellos hay letras de pasadobles, couplets, etc. Todos tiene

su gracia y en todos los libritos se hace mención de la Patrulla. Elijo tres de ellos porque son los que mejor reflejan lo que fue la exhibición:

"Este verano estuve en el balneario
viendo la exhibición de los aeroplanos
hicieron filigranas y maravillas
lo mismo boca abajo que boca arriba
y luego se tiraban de coronilla.

Allí creyeron muchos panetes
que remontaban un barrilete
pero cuando los vieron picar barrena
vimos más de un valiente comiendo arena."

"En el balneario con los aviones
hubo bocinazos y hasta empujones
y hasta un piloto tan bajo tan al pasar
que llevó entre las manos
un cangrejo de la mar"

Y éste:

"Caramba, nos hizo recordar
aquellos aviones
pegando volteas
primero al "alante"
y luego el de atrás,
parecía un cohete
por la gloria de mamá".

La Aeronáutica invitó a la Patrulla a Roma en visita turística desde el 1 al 6 de septiembre; sólo cuatro aviones. La decisión de quién iba fue sencilla: los cuatro pilotos más antiguos. Así es que el 1 salieron hacia Prática di Mare los Ctes. Barsen y Balanzategui y los Capitanes. Esteban y Parés. Al llegar al cielo de Roma, nuestra Patrulla se encuentra con muy poco combustible y con nubes hasta una altitud de 40.000 pies. El mejor inglés de todos no fue contestado por el Control de Tráfico de Roma. **"Roma control, Roma control, this is Avutarda flight, over...".** Nada. Empiezan a inquietarse pues el combustible sigue bajando y no pueden descender a través de las nubes sin el correspondiente permiso, salvo vulnerando las más elementales reglas de seguridad en vuelo y por supuesto, apuntándose a colisionar con algún otro avión que, tranquilo y autorizado, va reglamentario. Los que habéis vivido estas situaciones de no saber cómo va a terminar la aventura, reconoceréis que no es agradable estar allá arriba, sin ver el suelo, sin que nadie te conteste y sin poder descender viendo que el nivel de combustible baja y baja sin ningún rendimiento. Entonces... pero es mejor que nos lo cuente el propio autor: **"In extremis me saco de la manga un italiano que entonces era totalmente inventado y radio: CONTROLE DI ROMA, CONTROLE DI ROMA, AQUI CUATRI AVIONI SPAGNOLI QUI MANCAMO COMBUSTIBILE A CUARENTA MILE PIEDDI SUPRA GLEI NUBI... y, ante la sorpresa de todos, el Controle di Roma sale como una bomba y dice: ¡AUTORIZATI DESCENDERE E ATTERRIZAGIO! ".**

Participantes de la exhibición de Cádiz el 31 de agosto de 1958. Comandantes Barsen y Balanzategui y Capitanes Esteban, Parés, Berriatúa y Almodóvar.

Para el día 6 del mismo mes, se solicitó la presencia de la Patrulla en la Escuela de Paracaidistas de Alcantarilla. Como estaba en Roma, se decidió que fuera una representación simbólica. Como el Capitán Berriatúa se había marchado de permiso después de lo de Cádiz y el Capitán F. Sequeiros aún no había vuelto, me correspondió la responsabilidad de esta representación. Desde Manises y en un vuelo que duró una hora desde el despegue hasta decir **"pista libre"** en mi Base de salida, hice en Alcantarilla una demostración acrobática. Como recuerdo de aquella tarde —el sol bastante bajo y la atmósfera tranquila— tengo en casa una copa de buen tamaño que me enviaron porque no pude estar en la fiesta; en ella está grabado: "El Aeroblub Cierva Codorniu al Capitán Almodóvar. Copa del Excmo. Sr. Gobernador Civil. Alcantarilla, 6.9.58".

A mediados de septiembre comienzan los entrenamientos para el Festival Internacional que el día 19 de octubre tendría lugar en San Pablo (Sevilla).

En uno de estos entrenamientos, al efectuar la "Bomba descendente", el Capitán Berriatúa que iba de cuatro, se estrelló contra el suelo muriendo en el acto. En aquel momento iban en la formación los Comandantes Barsen y Balanzategui, el Capitán Esteban y él; yo me había ido de la formación por orden del jefe, puesto que en esa época, la "bomba" la hacían sólo cuatro aviones. Por eso, fui el único miembro de la Patrulla que presenció el accidente desde el aire ya que los otros, bastante tenían con controlar su avión. Desde una altura de 5.000 pies al sur de la Base de Manises, oí decir al jefe: **"Tirando... preparados para romper... ¡ya!"**. Vi la palmera que formaron los cuatro saliendo cada uno a noventa grados del otro y, sin saber por qué, me quedé mirando fijamente el avión de Jaime; noté algo raro; lo veía como si bajara panceando, pero pense que sería un efecto de mi propia marcha. Vi que el avión empezaba a juntarse con su propia sombre: "Que bárbaro... que forma de bajar... que tío...". De momento vi que la sombra se separaba del avión y respiré. "¡ya sube...! ", pero, de pronto se juntan nuevamente y veo salir del avión un reguero de fuego que, partiendo de la carretera Madrid-Valencia, sigue por la tierra en diagonal unos doscientos metros y se detiene contra la esquina de un caserón. Luego una explosión que vi y sentí amortiguada, pero que no oí. y... el final. En mi angustia la emprendí a puñetazos con la parte izquierda del cristal de la cabina de mi avión y grité bajo mi máscara: "¡¿Por qué Señor, por qué...?! ". Eran las 13:28 del 25 de septiembre de 1958. Y este dato lo doy con tanta precisión porque hay un reloj que se paró a esa hora. Un reloj que un hombre había colgado de un clavo en la pared que quedó derribada por el impacto. En ese momento, el hombre salió de la ducha, se tapó con lo que pudo e intentó salvar al piloto. Ese hombre sencillo, del pueblo, en lugar de clamar y exigir daños y perjuicios, ofreció el reloj a Tere, la viuda, por si quería guardarlo entre sus recuerdos. Esta, en corres-

Capitán Almodóvar, protagonista del "pasadón" a lo largo de la playa de la Victoria que, tan claramente nos muestra la fotografía.

pondencia por el gesto, le regaló más adelante otro de oro; ese hombre se casó el día siguiente de lo narrado. Y siento no saber su nombre porque merece ser incluido en el historial de la Patrulla. Pero aquí queda su gesto de hidalgo español.

Después de este accidente que afectó a todos por como se produjo a la vista de toda la Base —que al tener la Patrulla como una cosa suya y querida, salía en pleno a verla— y por la calidad humana y profesional del Capitán don Jaime Berriatúa Sánchez que no voy a descubrir a quienes tuvieron el placer de conocerlo, se guardó en su homenaje unos días de luto sin que la Patrulla apareciera en los azules cielos de la Valencia del pintor Sorolla, a pesar de la inminencia y proximidad del Festival de San Pablo.

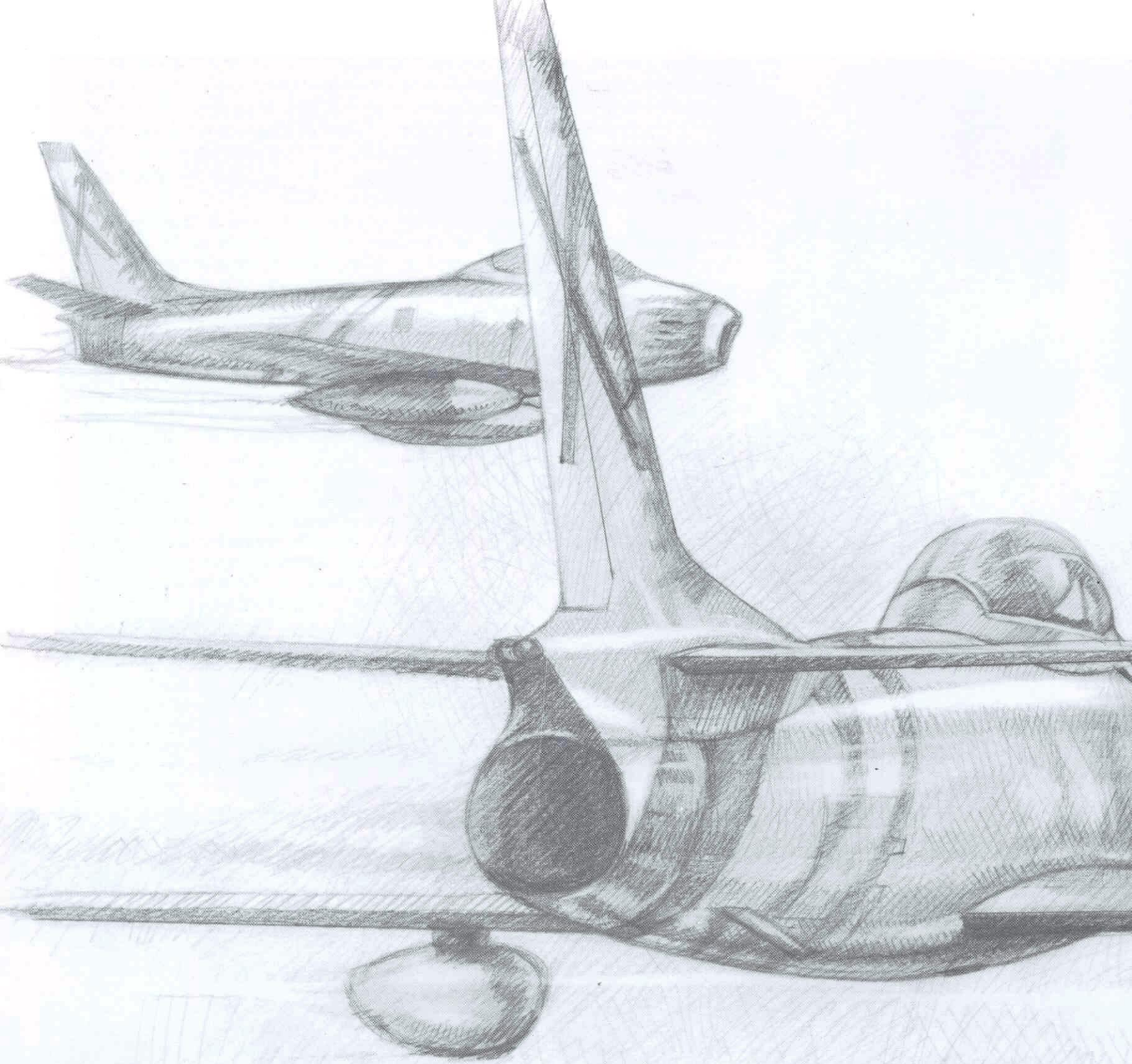
El día 7 de octubre, doce después del accidente, nos reunimos de nuevo en un "briefing" para proseguir los entrenamientos. El Comandante Balanzategui se hizo cargo de la Patrulla decidiendo que el Capitán F. Sequeiros volara como número uno por pensar que éste tenía mejores condiciones que él para

El Capitán Berriatúa, quizá el hombre más alegre del equipo y paradójicamente su única baja, cuyo indicativo "ASCUA" fue adoptado como nombre de la Patrulla Acrobática Española.

dirigir la Patrulla en vuelo. En ese "Briefing", con un ambiente tenso y emocionado porque faltaba por primera vez el compañero que con sus bromas y alegría innata le daba mucho salero al asunto, ocurrió lo siguiente: Alguien dijo —estoy casi seguro que fue Ramón— **"¿Qué os parece si le ponemos a la Patrulla el indicativo radio personal de Jaime...?"** Tras unos segundos de más emoción, pálidos y temblando, contestamos: **"¡SI! "... "Pues de acuerdo,... Patrulla Acrobática Española, para siempre... ¡ ¡ ¡ASCUA! ! !** .

El día 17 salimos hacia Morón para actuar en el Festival de San Pablo. El día antes, el Coronel Director del Festival nos reunió en una de las salas del Real Aeroclub de Sevilla. Allí estaban las Patrullas extranjeras y todos los participantes españoles **"¿Quién de ustedes habla inglés...?", preguntó a los españoles. "Yo, mi Coronel". "Y...¿quién italiano...?", "Yo, mi Coronel". "Muy bien, hombre, me va a ser muy útil". "Alguien habla portugués...?" "Yo, mi Coronel".** Hasta los extranjeros se contagiaron de nuestras risas, pues era el mismo hombre el que había contestado las tres veces. Así es que entre el Coronel Serrano de Pablo y el Capitán Parés organizaron una ONU con traducción simultánea, pero sin auriculares.

El día 19 tuvo lugar el Festival. Actuamos cinco aviones tripulados por el Cte. Balanzategui y los Capitanes Esteban, Parés, F. Sequeiros y Almodóvar; el vuelo duró cincuenta minutos. Entre las coasa que pasaron se encuentra la del humo: hubo que pedirle unos litros de líquido a los "Diavoli Rossi" italianos porque a pesar de todas nuestras prevenciones y trabajos, nuestro sistema a base de ácido, siguió creando problemas. El resultado fue que de los cuatro aviones que hicimos la "bomba", dos fallaron; fue una exhibición de pocos humos, pero en el cruce final a ras de suelo, tuvimos la suerte de coincidir los cuatro bajísimos en un punto, de tal forma que fue el más impresionante de todos los que hicieron las Patrullas. Yo era el cuatro en el puesto de Berriatúa y recuerdo que pendiente del uno que venía de frente y del dos que lo hacía por mi derecha, sin poder mirar al tres porque me faltaban ojos para vigilar a ellos y no darme contra el suelo, excitado por lo bien que nos íbamos aproximando, no vi llegar al de mi izquierda que también se cruzó al mismo tiempo...! impresionante! . A pesar del ruído de mi avión, del casco y auriculares que me aislaban del exterior, sentí perfectamente el ruído de los dos que me pasaron por encima y pegados a mi cabeza. Confieso

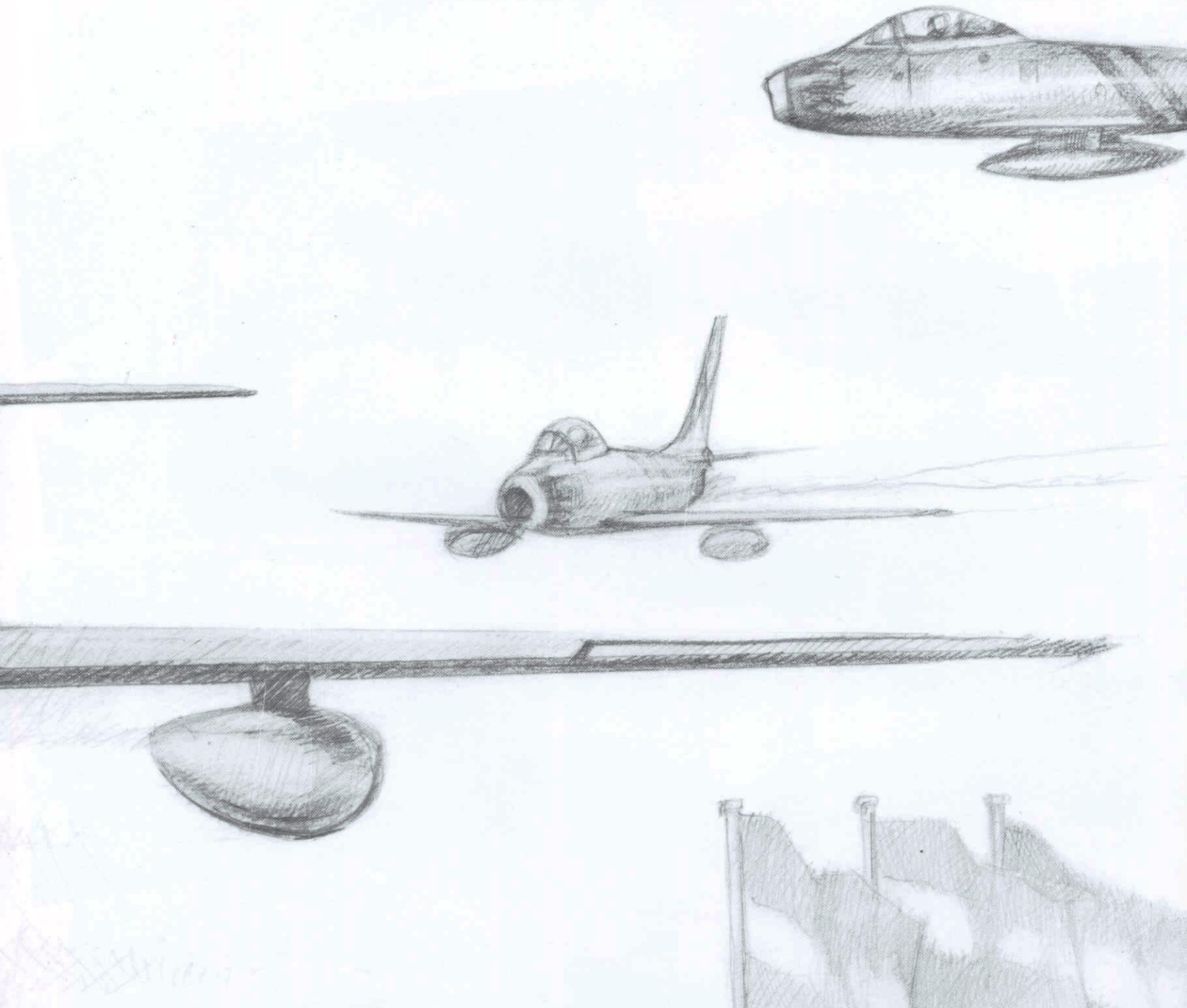


que pasé miedo; cuando estaba saliendo de la maniobra hacía arriba, ya relajado porque habíamos terminado, pensé: **"Como esto salga así de bien todas las veces me borro; no quiero pasar otro susto igual".**

Por la noche hubo un acto homenaje a los participantes en el Teatro Lope de Vega. Con él, creo se compensó el humo de los italianos y el susto que pasó la Patrulla San Jorge portuguesa cuando, al dar una pasada con el tren fuera de sus F-84, el "Perro" —mi amigo Figueiredo me lo contó con el susto aún metido en el cuerpo pero riendo en el Lope de Vega— como número fuerte del programa, tocaba la pista y avisaba; cuando aún iba rodando, vio con horror que un sevillano en bicicleta cruzaba la pista por delante del morro de su avión. Menos mal que el jefe —el Capitán Amaral— metió motor y se elevaron antes de llegar al osado recadero cuya misión era trasladar al otro lado de la pista un botijo en el manillar. Quizá el Santo portugués, vencedor del Dragón, y la Macarena, alma de la tierra de "María Santísima", echaran tambien una mano al cincuenta por cien.

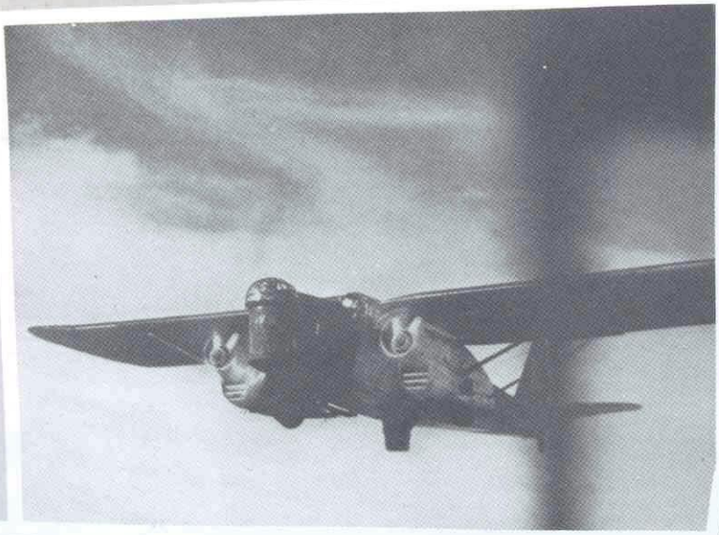
Al llegar al teatro, antes de entrar al salón, el Tte. General Gallarza mandó reunir a ASCUA a su alrededor. Lo estoy viendo, sin grandes

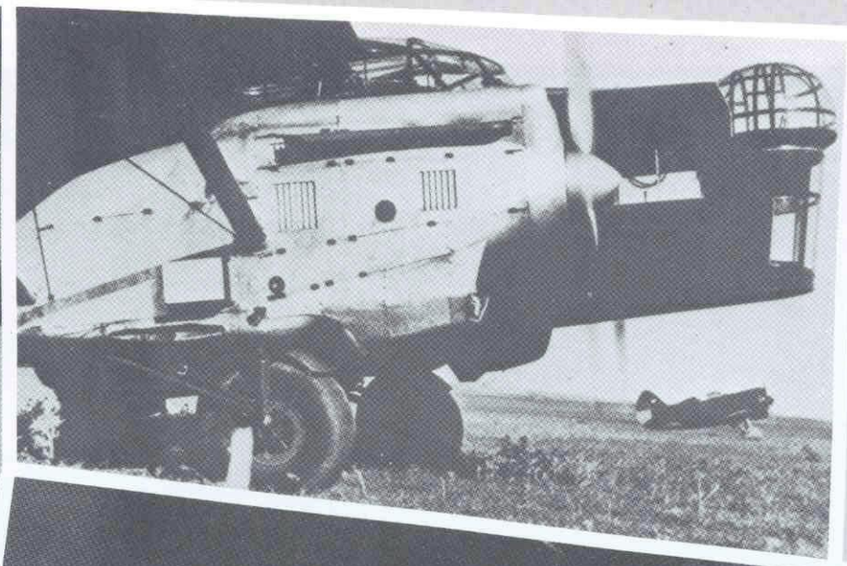
aspavientos y sin elevar la voz dijo más o menos: **"Todos han estado bien, pero ninguna patrulla le ha echado tanto valor y coraje al perfecto cruce que habéis hecho; ése es y ha sido el espíritu de la Aviación Española".** Y cuando nuestro Comandante don Luis Balanzategui Bordenave salió a recoger el regalo —era una cosa muy larga, algo así como una imagen de la Virgen en una urna—, qué ajenos estábamos a que nuestros aplausos serían lágrimas un mes después. La tarde del 21 de noviembre de 1958, aquel hombre fuerte se mató en Getafe, en el tramo base del circuito de aterrizaje al final de un vuelo de navegación y tripulando un Sabre de la serie 30, de plano duro, perteneciente al 12 Escuadrón de Manises.



Como dije antes de entrar a narrar 1958, fue un año muy triste. Ocurrió lo ya referido y cerró una etapa de la Patrulla, la etapa de su nacimiento. Después de Sevilla, nadie solicitó ninguna exhibición, nadie dijo que se siguiera ni nadie dijo que se acabara. Pero se abrió un gran paréntesis de inactividad que pareció el final, porque tuvieron que pasar casi tres años para que alguien recordara que, en un lugar de España, en la Base Aérea de Manises, en la Valencia de cielos azules, hubo una vez una Patrulla Acrobática que se llamó "ASCUA" por un bautizo de sangre.

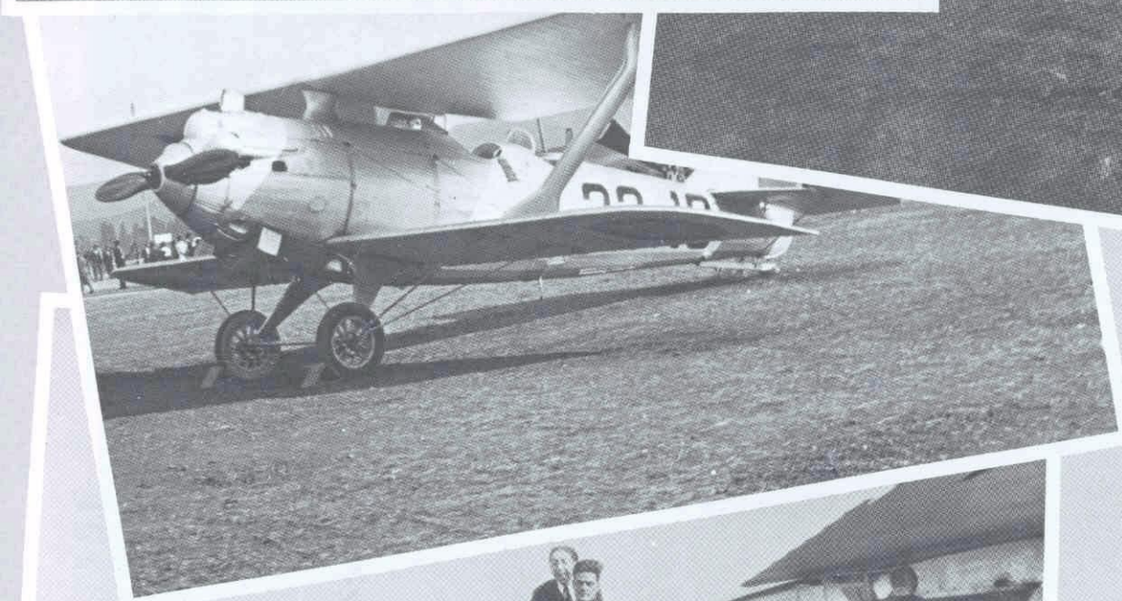
Pero lo que sigue ya os lo contaré en la próxima Revista Aeroplano si Dios reparte suerte. ■

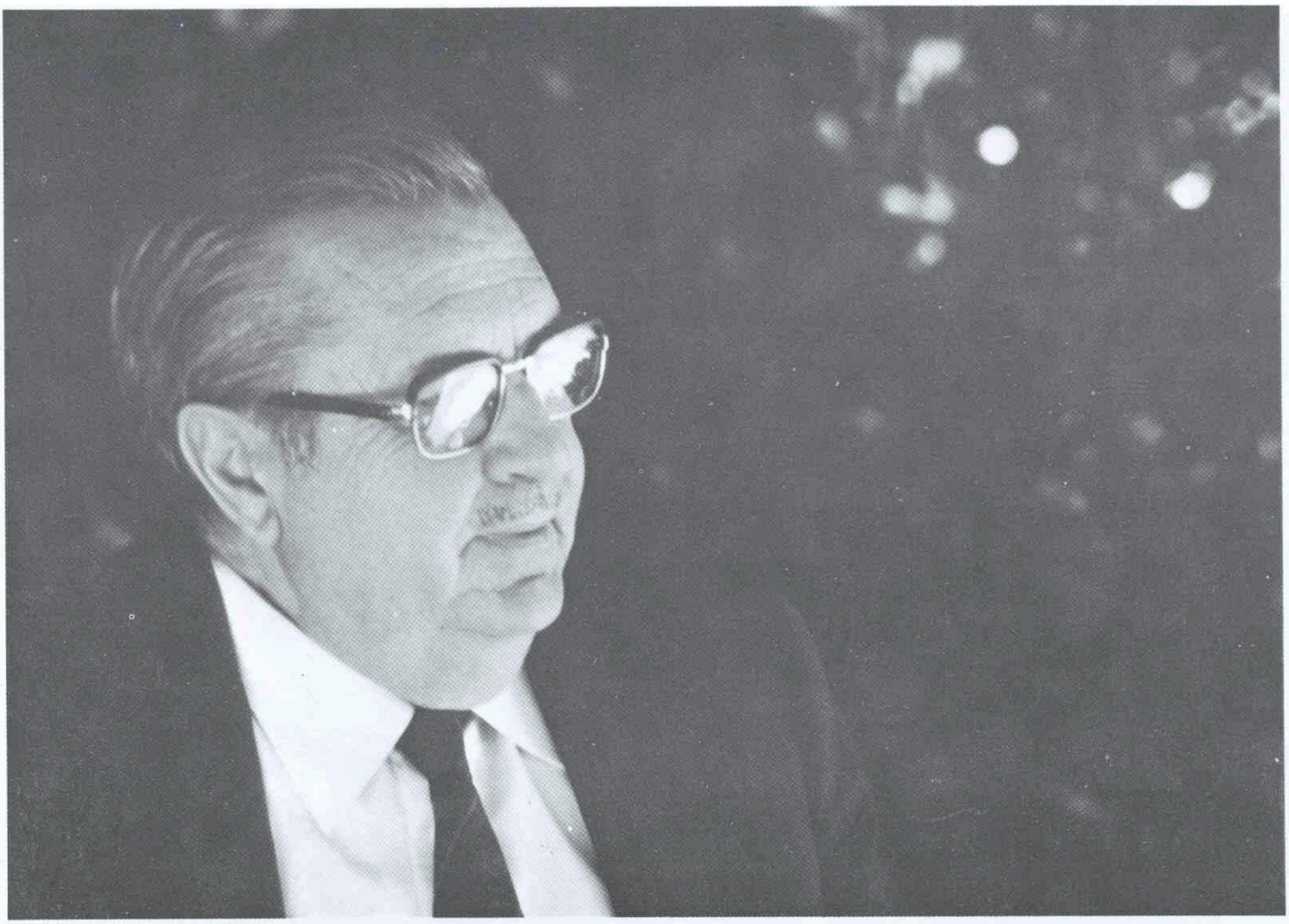




PRIMER PREMIO COLECCION:
"Potez 542 en la Guerra Civil Española"

SEGUNDO PREMIO COLECCION: "Aquellos Sesquis"





FERNANDO DE JUAN VALIENTE habla para la historia

CARLOS PEREZ SAN EMETERIO

Cuando suena la hora de las presentaciones en vuelo, ¿quién piensa en la aterradora misión del piloto sobre el que recaen todas las esperanzas, todas las responsabilidades...? Esa misión es la coronación de tantos esfuerzos de técnicos, de ingenieros, de obreros, que en la oscuridad han trabajado con un encarnizamiento poco corriente en nuestra época.

El autor de estos pensamientos es Jacques Noetinger, el hombre que año tras año hacía las presentaciones en vuelo en los Salones de Le Bourget. El vivía de cerca las inquietudes de los pilotos de prueba, los momentos de inevitable tensión... El piloto de prueba es un personaje mítico, casi novelesco, por la peligrosidad intrínseca que conlleva su misión. El está siempre detrás de toda nueva aeronave, en contacto con los diseñadores, con los constructores; él es quien propone, sugiere, matiza, templa al nuevo aparato llevando de la potencia al acto, de la mera posibilidad al hecho tangible.

En este segundo número, Aeroplano quiso conocer de cerca los recuerdos aún recientes de un prestigioso piloto probador español, Fernando de Juan Valiente, y lo visitó en su casa sevillana.

En la zona de Oficiales de Tablada, en medio de un lorquiano "silencio de cal y mirto", Fernando Valiente nos recibe en el "hall" de su casa. Es una plácida y soleada tarde de un día festivo, y sólo alguna racha de aire fresco nos recuerda que aún no se ha ido el invierno. En el jardín, sus nietos juegan con el perro mientras su esposa, Natalia, nos acompaña al salón de paredes claras completamente bañado por la luz sevillana. Sobre la mesa, una vieja maqueta metálica lacada del Fiat Chirri será testigo de nuestra conversación.

—Ese Fiat —*dice su esposa*— ha vivido mucha guerra: con él jugaron mis hijos, ahora mis nietos y el pobre ya... fíjate, sin ruedas, sin hélice...

Valiente cambia de posición un modelo reducido del CASA CN-235 que le enviaron de Indonesia y que adorna una mesita; enciende un cigarrillo, tal vez el enésimo de ese día y se sienta cómodamente con nosotros. Hablamos de la revista Aeroplano, del recién creado Instituto de Historia y Cultura Aéreas.

—¿Qué sensación le produce estar ahora, siendo aún joven, pasando sus vivencias, sus testimonios a la historia? ¿Qué le parece que su voz sea grabada para los investigadores e historiadores del futuro?

—Todos los frutos recibidos del pasado van a repercutir en el futuro en forma muy variada, y por ello, sean o no utilizados, creo que es necesario que se conserven. Además, lo que tiene más larga vida no es el fruto, sino su semilla. Ahora estamos plantando una semilla para un historiador del futuro.

Al piloto le aflora la veta de la filosofía, su vocación a la que viene dedicando largas horas de trabajo. El cronista tiene la impresión de que hacia ella deriva el substratum de una larga experiencia en el trato con hombres, máquinas e historia.

—¿Qué es anterior en usted, la afición a volar o la afición a la filosofía?

—La afición a la filosofía; bueno, no afición, porque la afición comienza con una inclinación y ésta es una facultad mental que como todas las vocaciones es ajena al sujeto. Se producen en la imaginación conceptos que son independientes de cualquier estado de ánimo, y de circunstancias. Las vocaciones afloran por sí solas al margen del sujeto; algo así les ocurre a los músicos, a los literatos, a los pintores... A los religiosos también...

—En agosto de 1981 publicó usted en Revista de Aeronáutica un trabajo filosófico titulado "Teoría de las Trilogías Sistematizadas". ¿Cuánto le llevó llegar a terminarlo?

—Bueno; fueron aflorando conceptos... unos quedaron sueltos, y otros se encarnaron en una estructura. Nada hay sin estruc-

"Para volar, el Fiat era mucho más alegre. Para combatir, en cambio, el Polikarpov I-16 Rata era mejor: tenía más techo y más velocidad".

tura, pues de lo contrario estaríamos ante un magma. Las Trilogías Sistematizadas, si han podido seguir edificándose, ha sido por la estructura que las soporta, que puede resumirse en una palabra: el sistema. Este es una estructura orgánica cuya finalidad única es dar un fruto. Para ello, no tiene más que un órgano de mando, un órgano logístico y un órgano operativo, es decir, una estructura orgánica jerarquizada en esta forma. Como patrón de referencia puede darse el propio cuerpo humano, y el de todos los demás seres, constituidos por el cerebro como órgano de mando, el tronco como logístico y las extremidades como operativo. Naturalmente, el sistema no lo he "inventado" yo: existe desde que el mundo es mundo; es el medio que la propia naturaleza usa como instrumento para crear todos sus seres y utilizar sus frutos. Ello debe servir como patrón de referencia intelectual e incluso como parábola ~~molerna~~. Todo lo creado por el hombre está, de igual manera, constituido en sistema.

–¿Un avión incluido?

–Por supuesto que sí, y también cualquier otra creación, puramente ideológica.

–¿Cuándo se hace piloto?

–En el año 1941-42. En El Copero. Me solté en la Bücker, que me parece una avioneta excepcional. Volar era algo incomparable, una experiencia nueva, llena de expectativas, inducida por el deporte... El vuelo es un deporte y así debe ser tomado por el nuevo piloto; aunque luego se convierta en profesión nunca perderá ese sello, esa impronta.

–Aunque ahora se siga utilizando la Bücker en el centro de selección de Armilla, ¿se hacen los pilotos de una forma diferente? ¿Se vive la formación de una manera más técnica aun cuando se vuele en la misma avioneta?

–Si, claro; eso entra dentro de la técnica de enseñanza y ahí se ha progresado mucho. Ten en cuenta que a nosostros nos soltaban con una instrucción muy precaria e incompleta, y a ello hay que atribuir bastantes accidentes. No había teórica, sino un sencillo "vis a vis", y en esas condiciones el piloto se iba al aire con una falta de conocimientos que debía suplir con la ayuda de la Providencia. Por ejemplo, siendo Alumno, y a causa de una instrucción recibida con deficiencias, me entró en barrena plana un Romeo 41 del que en el último momento pude saltar gracias al recuerdo de una anterior instrucción que casualmente le había oído a Aresti ¡en la barra del bar de Jerez! Menos mal.

–En Morón vuela el Fiat y el Rata. ¿Cuál le gustaba más?

–Para volar el Fiat era mucho más alegre. Para combatir, en cambio, el Polikarpov I-16 Rata era mejor: tenía más techo y más velocidad, como pude comprobar personalmente en los combates simulados que hacíamos aquí encima de Tablada. Mi extrañeza es que en la guerra, los pilotos republicanos no supieran sacarle más partido al Rata...

–O sea, que es usted partidario, o al menos lo era en aquella época, de la velocidad a la maniobrabilidad...

–Sin duda: son los mismos factores que intervienen en un combate de boxeo; el púgil más alto, más rápido y más fuerte... es el que gana. Esas características las tenía el Rata. Por cierto, que yo fui fundador del Grupo que con ellos formamos aquí en Tablada. Tomé antes contacto con ellos en Morón, en la Escuela de Caza, donde también me solté en un mismo día en el Fiat G-50 y en el Hispano Suiza HS-42, bajo la mirada aeronáutica siempre estimuladora de Salvador, a quién tengo por prototipo de varón humano, militar y religioso.

–Por qué tuvo tan mala fama el HS?

–Primeramente tuvo un motor muy malo, que era el Piaggio P-VII; y si el motor es malo, el avión, indefectiblemente resulta malo. Luego sustituyeron el motor italiano por el Armstrong Siddeley Cheetah 25 británico, que funcionaba bien, pero... es que el avión hacía muy malas pasadas: era sensible de pies y pegaba unos "hachazos" que como no estuviera alerta... Algunos pilotos llegaron a matarse por esa circunstancia: en virajes fuertes, en virajes en picado, había que tener sumo cuidado. Yo los probé en Hispano, y, realmente, había que tratarlo con delicadeza.

–O sea, que su juicio coincide con el de Angel Salas, en el sentido de que para ser un avión de entrenamiento era demasiado sensible.

–Pues sí; te quiero decir, luego ha habido pilotos que lo han volado muy bien, sin problemas en sus respectivos destinos; pero para ello se requería mucha práctica y haber pasado la primera etapa del entrenamiento.

–El HA-43 ¿por qué no siguió adelante, por qué no era más que el 42 con tren retráctil?

–No lo sé; tampoco era muy bueno... En corta final hacía sombra en la cola y el mando de profundidad iba... así... a su aire; era también un poco más pesado que el "42". Yo lo llevé al INTA para la homologación y en él se mataron dos pilotos inolvidables amigos míos.

–Qué recuerdos tiene de los Me-109?

–Magníficos. Volé un par de Me-109E. Era muy agradable. Del Fiat CR-32 al Me-109 era llevarse la misma grata sorpresa

que al pasar de éste al T-33, o del T-33 al F-5. Otra cosa, otra Era.

—¿Nunca tropezó con el tren del Messer?

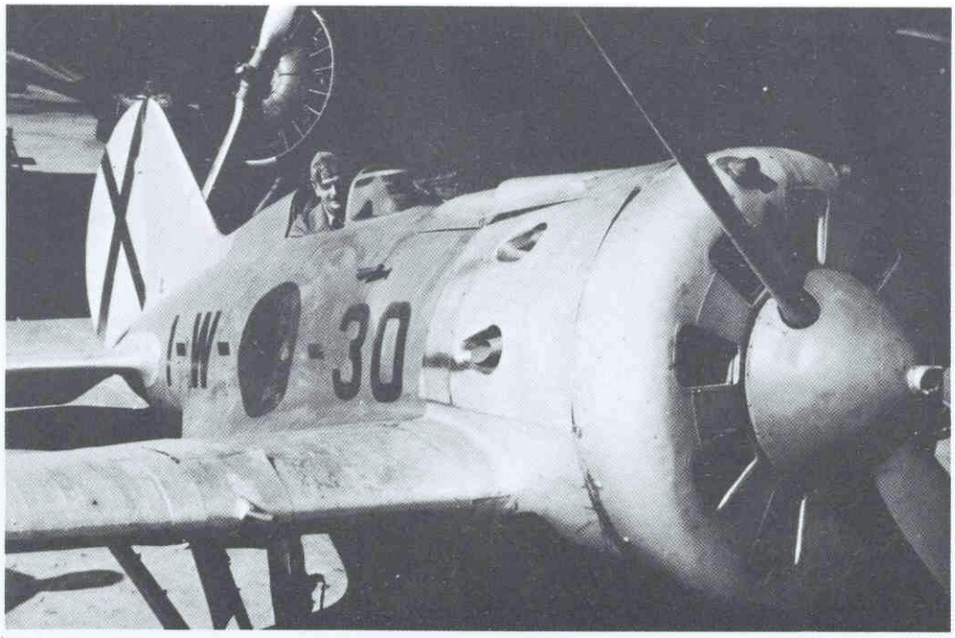
—Con lo que hubo problemas fue con los frenos, defecto que llegó a heredar incluso el Buchón. Encima de que el tren era estrecho y que la visibilidad era mala, resulta que el avión no frenaba. Fue una batalla tremenda...

—¿Cuándo llega a Hispano Aviación?

—Bueno, yo era probador en la Hispano desde el Ejército del Aire; desde Morón iba a Tablada y a San Pablo a probar aviones; incluso al hacer el Curso de Reactores en Talavera, en noviembre del 53, seguía viniendo a hacer pruebas. Pero luego, en mayo del 55, ante la proximidad del primer vuelo del Saeta, se necesitaba que un reactorista estuviera ya cerca de él, y por ello pedí "supernumerario" en el Ejército y pasé a la Hispano.

—¿Qué recuerda del T-33?

—Primero el procedimiento de instrucción que traían los americanos; lo que siempre habíamos echado en falta: antes que el avión, llegó a Talavera el Movil Trainer Unit, que era como "teoría en relieve": todas las instalaciones seccionadas del avión podían verse en funcionamiento, incluido el motor. Ello nos proporcionó un exacto conocimiento del aparato cuando aún no habíamos llegado a verlo siquiera. Luego ya fueron viniendo los T-33, y los dos instructores americanos, el Teniente Agnew y el Capitán Encinias. Me acuerdo que a ambos les sorprendieron, por un lado, la cantidad de exámenes que tuvimos que hacer, aun después de terminada la instrucción en relieve. Luego quedaron gratamente impresionados por nuestra capacidad de asimilación del vuelo del avión.



Tengo muy buenos recuerdos de aquella época. Parece que estoy viendo a Gavilán, de Jefe de Talavera...

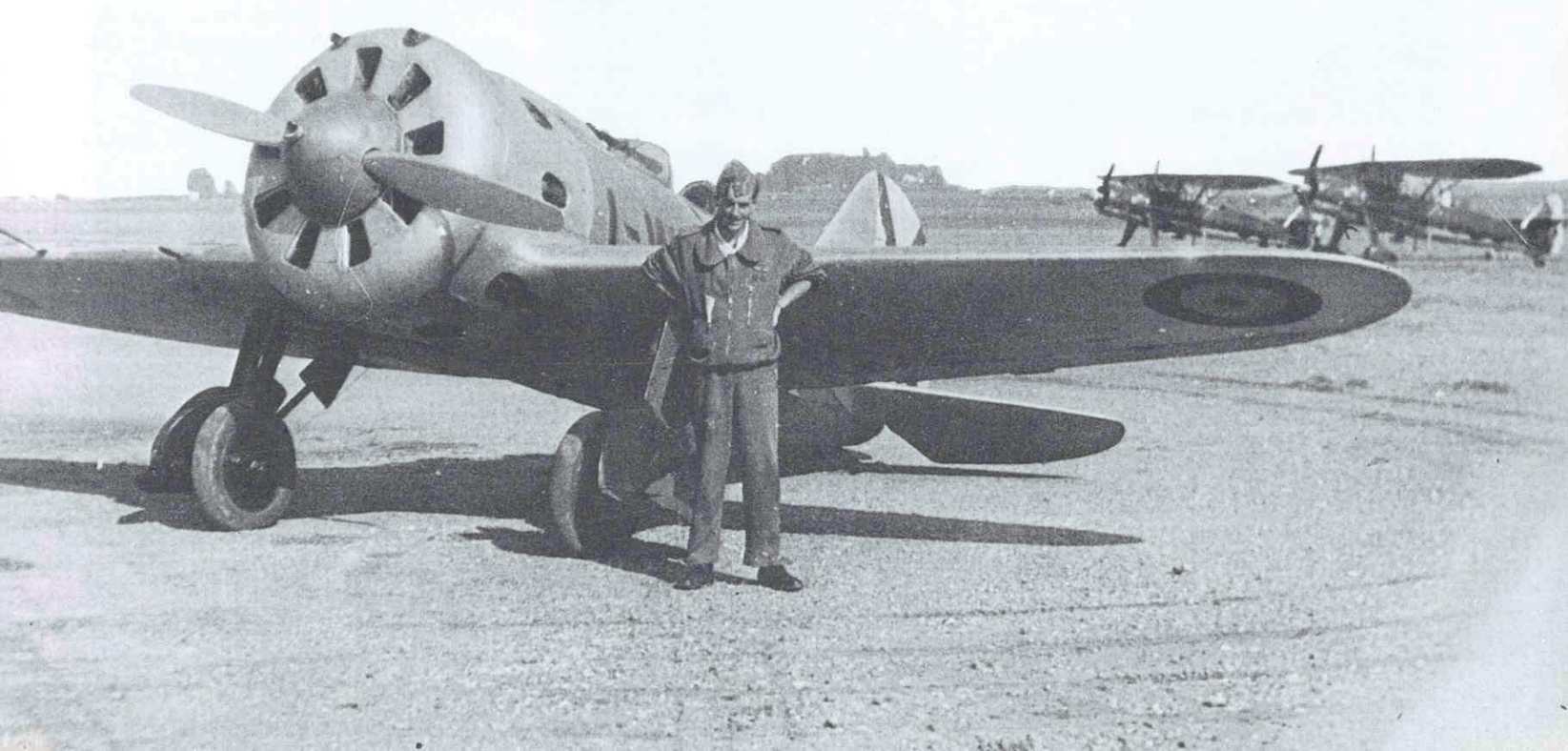
—Y el T-33 ¿era perezoso?

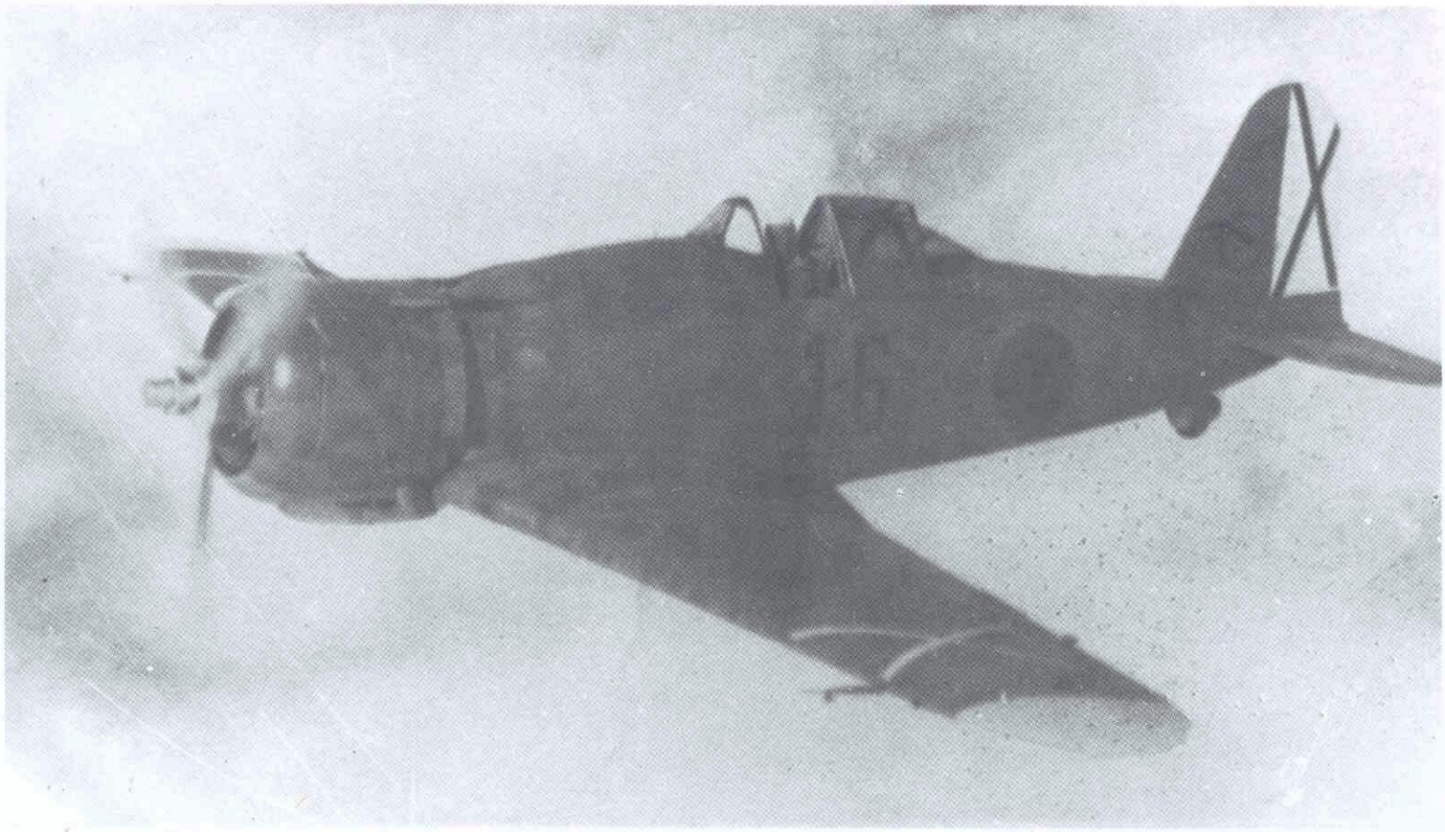
—¡Hombre, a nosotros no nos lo parecía! Pedro Santa Cruz llegó a subir a 8.000 metros con un Buchón y nosotros alcanzábamos sin problemas los 12.000 con el T-33, así que fíjate... Luego, todo era nuevo... era, por ejemplo, la primera vez que usábamos mascarillas de oxígeno, lo que nos tenía completamente atraídos. Después ya, claro; si nos ponemos a comparar al T-33 con el F-5, naturalmente que parece muy perezoso, pero entonces...

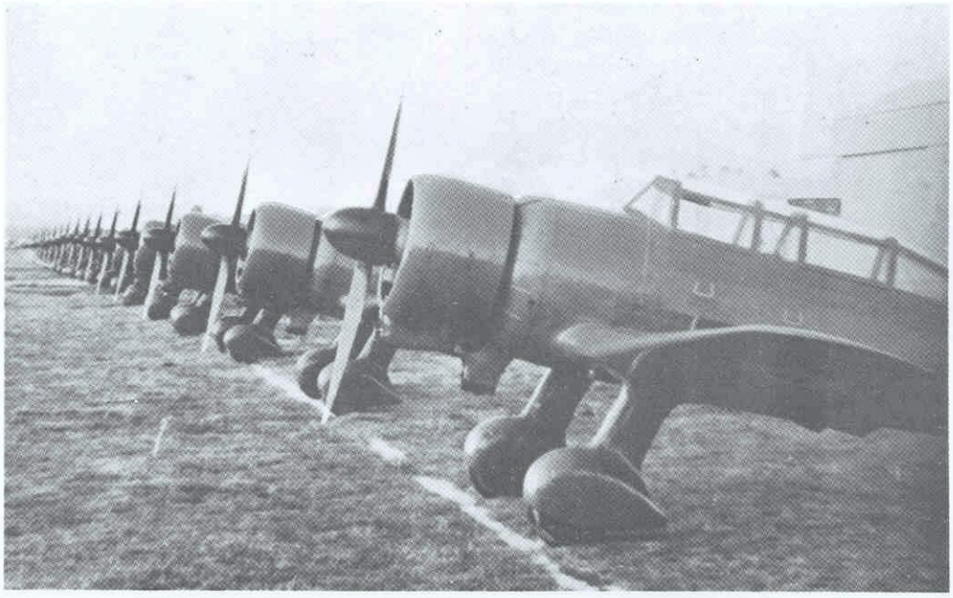
—Seguimos en 1953: primer vuelo del HA-100 Triana. Usted es testigo del primer vuelo.

—Sí: fue el 10 de diciembre, el día de la Patrona. Me acuerdo que Rafael Lorenzo,

Con el "Rata" en Sabadell después de un vuelo desde Sevilla. En la etapa anterior las luces de las Ramblas barcelonesas facilitaron la toma de tierra nocturna en el Prat.







En un mismo día el Coronel Valiente se soltó en el Fiat-G-50 y el HS-42 bajo la supervisión del entonces Coronel Salvador.

que era el piloto de pruebas del Triana, me preguntó si tenía alguna estampa de la Virgen. Le dije que no, que lo único que llevaba en ese momento era un escapulario. Lo tomó e hizo el primer vuelo del HA-100 con él.

—¿Qué le parecía el Triana como avión? ¿Estaba a la altura del Saeta?

—Ni mucho menos. Es cierto que la célula y planos del Saeta están tomados del Triana, pero el motor de este último —el Beta del Junkers— era muy grande y necesitaba un tren demasiado alto. Como los recursos de la industria española de entonces eran tan limitados la propia Hispano tuvo que fabricarse el tren de aterrizaje; lo que era demasiado, pues todo lo que se relaciona con la hidráulica es una labor de precisión extraordinaria, de relojería, vamos; por tanto, un tren hecho en Triana así, artesanalmente, tenía que dar más de un problema; como lo dio, claro.

—¿Alguna anécdota referida al tren del HA-100?

—Sí; en Tablada en una exhibición. Nada más despegar noté que la pata de morro, una vez replegada, volvía a bajar sola, no se empestillaba. Para no suspender la exhibición mantuve la mano izquierda sobre la palanca del tren actuada hacia arriba. Así hice loopings, toneles...

Al tomar tierra en San Pablo, noté algo raro en las patas principales, estaban campaneando. Lo del tren del Triana era algo inolvidable.

—Como entrenador básico ¿le parecía mejor el T-6 que el Triana?

—El Texan era mejor, sin duda alguna.

—Y de los Me-109 españoles, el de motor Hispano Suiza nunca le gustó ¿verdad?

—Nunca. Era problemático separarse del aeródromo porque eran muy frecuentes las subidas de la temperatura del agua. El avión llegó a volar en Morón, pero no fueron misiones totalmente operativas con, digamos, garantías de seguridad. Con respecto al Buchón, claro; es que el Rolls Merlin era una maravilla, y el avión necesariamente tenía que salir bueno. Además el acoplamiento del Merlin a la célula del Me-109G fue un éxito de los ingenieros de la Hispano. Nunca hubo el menor problema a

pesar de los esfuerzos a que se sometió al avión. Tan sólo habría que mencionar que, al cambiarse la configuración aerodinámica cambiaron, como es lógico, algunas características: por ejemplo, la hélice giraba al lado contrario que el modelo alemán y ello originó que el recorrido de mando del pie derecho fuera más pequeño que el del izquierdo, pues el timón de dirección, por sí mismo, se sumaba al par motor que ya tenía el avión original. Yo hice el primer vuelo del Buchón y en él llevé el pie derecho metido y haciendo fuerza con el izquierdo.

—¿Voló usted también el biplaza?

—Efectivamente: hice el primer vuelo del biplaza propulsado por el motor Hispano Suiza. Luego, los dos únicos "doble mando" construidos cambiaron su motor por el Merlin, pero estas pruebas ya las hizo Santa Cruz, que en paz descanse.

—El Buchón también actuó en Ifni...

—Sí, al mando de Isidro Comas, inolvidable amigo, ya desaparecido. Yo estaba en contacto con él para suministrarle instrucción teórica. Nos reuníamos en la fábrica Hispano, en la calle San Jacinto, y otras veces iba yo a verle al Copero. Cuando llegó el momento de ir a Ifni, El Copero estaba encharcado, pues nada más desbordarse el Guadalquivir esta base y Tablada quedaban sistemáticamente inutilizadas por el agua. Había entonces reunidos unos quince Buchones, pero de ellos sólo tres o cuatro tenían radio y radiocompás, y los pilotos poseían muy poca experiencia en monoplazas de combate. En esas condiciones los Messer no podían meterse en nubes, pero Isidro, en su espíritu de cumplimiento del deber estaba decidido a salir. Yo estuve hablando con él delante del parte meteorológico y pude convercerle en dos ocasiones de que no debía salir, porque con aquel tiempo infernal estaba convencido de que no llegaban; de que se hubieran perdido.

Avión HS-43.

—Pero luego el vuelo a Ifni fue un éxito...

—Porque salieron cuando debieron salir; con buen tiempo: viendo la costa, que les servía de radiocompás.

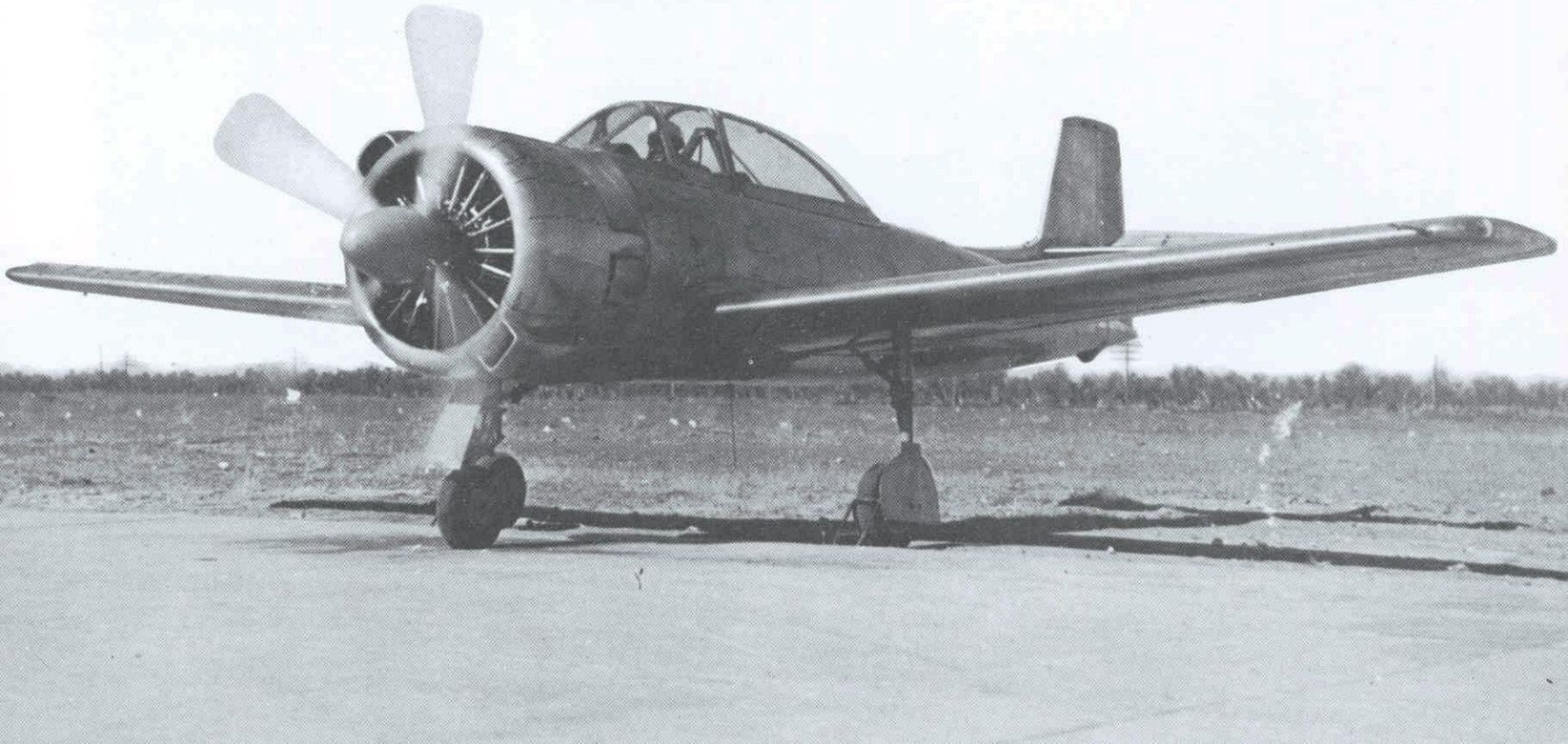
—De Willy Messerschmitt, qué recuerdos tiene...

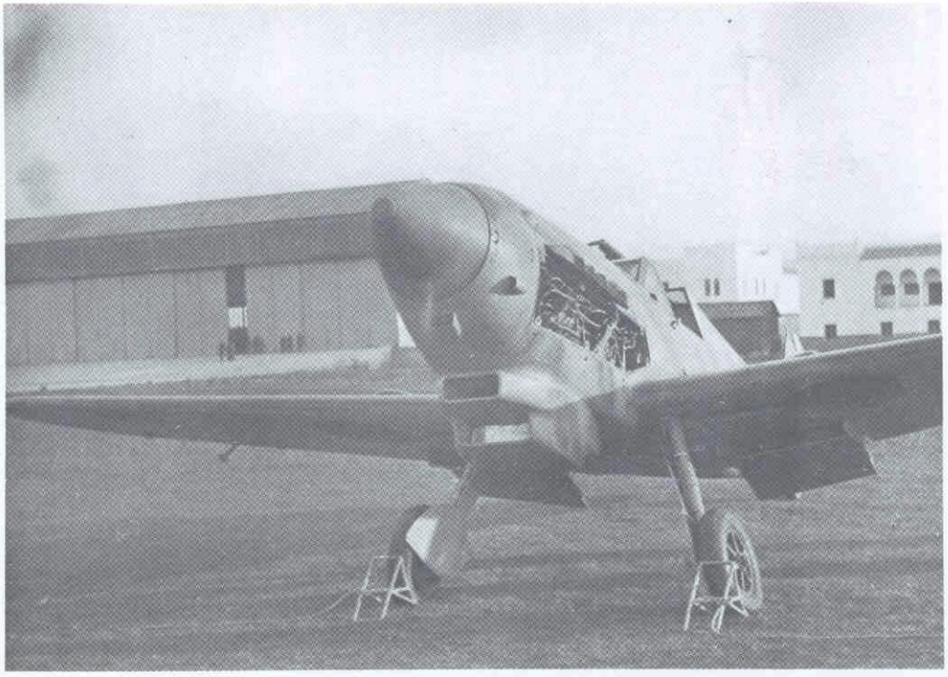
—Era una persona de aspecto señorial, un gran científico. Cuando vino a España se pudo comprobar. Se integró en nuestra industria después de unas gestiones de tipo político, pues parece que por la época del Proceso de Nuremberg se le perseguía un tanto aviesamente. Las autoridades españolas de entonces superion captarle y con él se iniciaron varios programas como el HA-100 Triana, el HA-200 Saeta y el caza HA-300.

Cambiamos de escenario. Ahora, por el pequeño, alegre y tranquilo parque que separa su casa de la base de Tablada, el

"Los americanos no sé, pero de los pilotos de prueba españoles te puedo asegurar que ninguno se ha hecho rico".

El voluminoso motor Beta del "Triana" exigió un tren de aterrizaje para el mismo demasiado alto.





El Me-109 con motor Hispano Suiza.

"El acoplamiento del Merlin a la célula del Me-109 fue un éxito de los ingenieros de la Hispano".

Primer vuelo de fábrica de un "Buchon" y parada de motor después del despegue... "Sólo perdí la corona de mi reloj".

cronista y el piloto circulan en el coche de éste último, un Seat 124 ya entrado en años y con alguna rozadura. La imagen cinematográfica del piloto de pruebas conduciendo a toda velocidad un deportivo impecable de camino a la base supersecreta se desvanece un tanto.

—Los americanos no sé, pero de los pilotos de prueba españoles te puedo asegurar que ninguno se ha hecho rico. Nosotros pertenecíamos a una industria puramente artesanal, y hemos hecho de piloto de pruebas, de bancos de pruebas... ¡Qué sé yo!

Nos detenemos junto al hangar. Frente a él, como un museo pequeño al aire libre, forman un Buchón, un Pedro y un Saeta. Mecánicamente, mi entrevistado se va hacia este último. Hace algo de fresco, pero aún nos queda un buen rato de charla.

—¿Cuándo le dicen que va a volar el Saeta?

—En realidad, la noticia la dí yo; no me la comunicaron ni indirecta ni expresamente en un momento dado, sino que me anticipé y les dije a los de Hispano: bueno, cuando ustedes quieran vuelo el avión. Eso fue todo.

—¿Era usted el único reactorista que había allí?

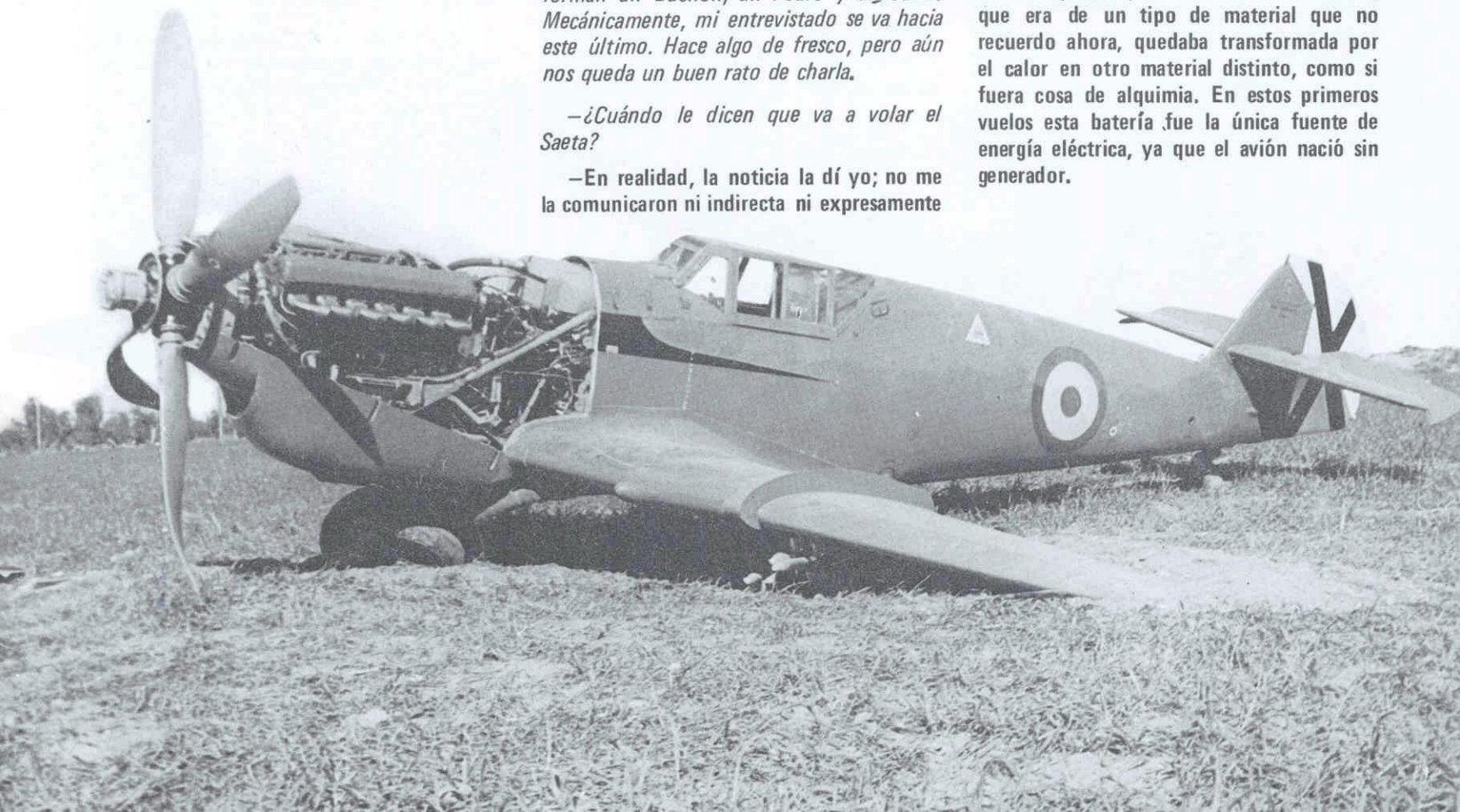
—Si, por entonces era el único. Los ingenieros españoles no habían tenido aún contacto con los reactores, y los alemanes todavía menos: el F-104C sólo pudieron verlo en Morón al cabo de los años, por lo que su experiencia se reducía al Messerschmitt Me-262.

—Llega por fin el 12 de agosto de 1955 y le hace el primer vuelo al Saeta. ¿Es cierto que en aquel primer vuelo los motores estaban cubiertos con mantas de amianto?

—Es verdad; el compartimento de motores en el morro no tenía salidas de calor. No sé si llegó a instalarse incluso un pequeño ventilador, no recuerdo; pero sí que había entradas de aire por un lado, salidas por otro, y que todo aquello era insuficiente para refrigerar los motores. Luego, al ponerle ya las dos toberas concéntricas —la propia del motor y otra para la salida de aire por venturi— la cosa se *solucionó;* pero los primeros vuelos fueron a base de mantas de amianto.

—¿Y cómo se volaba así?

—Te puedes imaginar. Yo llevaba a bordo lectura de termopares y en algunas zonas se alcanzaban temperaturas de 150 y hasta 200 grados centígrados. Ya desde el rodaje se acusaba la falta de ventilación, y yo allí, con aquellas mantas de amianto... Vamos, que era como una cocina; igual: hasta el punto que la correa de la batería, que era de un tipo de material que no recuerdo ahora, quedaba transformada por el calor en otro material distinto, como si fuera cosa de alquimia. En estos primeros vuelos esta batería fue la única fuente de energía eléctrica, ya que el avión nació sin generador.



—Dentro de este caracter anecdótico que todo episodio pasado adquiere, te puedo citar el endurecimiento de los mandos del avión durante los primeros vuelos a gran altura.

Bueno, pues resultaba que a 7.000 metros los mandos empezaban a endurecerse y a 10.000 se ponían preocupantemente duros, no sabíamos a qué podía deberse esta anormalidad hasta que se descubrió que la causa era la grasa de lubricación de las articulaciones del sistema de mandos. Aquella grasa tenía un punto de congelación muy anterior a la temperatura de aproximadamente 50 grados bajo cero que hay a 10.000 metros. En consecuencia, las articulaciones quedaban casi bloqueadas y, claro, los mandos también. Se cambió la grasa y se arregló el asunto.

—¿Y en cuanto a instrumentos de vuelo?

—Los mínimos, como era tradicional.

—Cuando iba a hacer un primer vuelo, ¿se lo decía a su mujer?

—A Natalia nunca le contaba nada con anterioridad para que no se preocupara. Al volver a casa a la hora de almorzar ya le decía, pues hoy he volado el Saeta, el Buchón...

—Con el prototipo del Saeta hacen un viaje por Europa. ¿Cómo se van?

—Con el dedo.

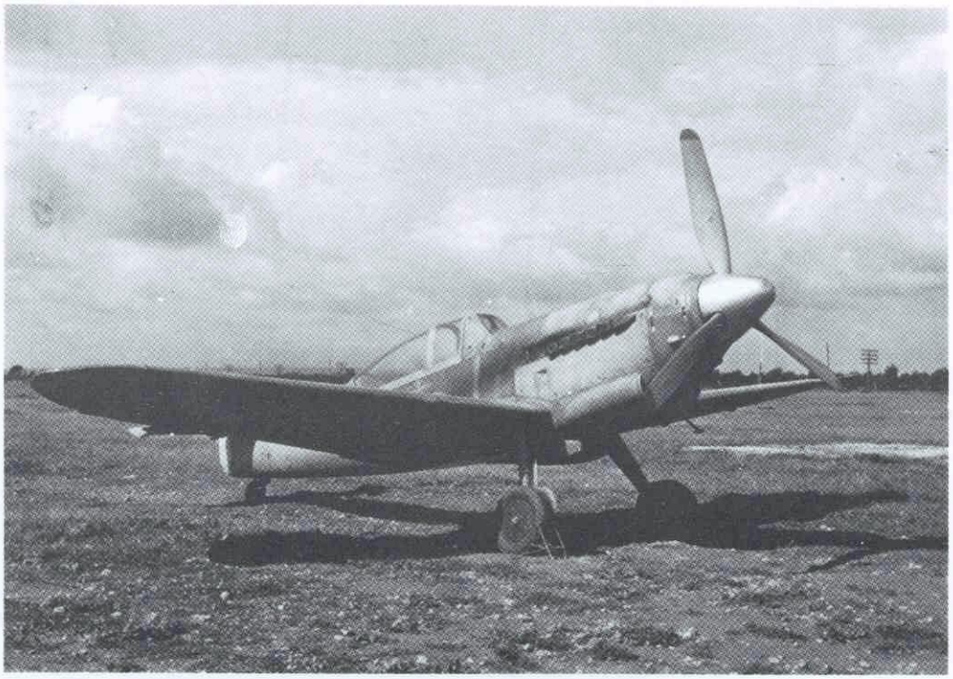
—¿Anécdotas?

—Las que quieras. Mira; la boca del tanque de combustible del Saeta era igual que la del Buchón. Al llegar a Burdeos dejamos el avión para que lo repostarán mientras Paco Esteva y yo rellenábamos en la torre el plan de vuelo. Bueno, pues al volver al Saeta vimos que de la toma de combustible manaba keroseno como si fuera una fuente. El depósito no estaba calculado para que se cargara a presión, sino por gravedad, como en el viejo Messer. Recuerdo que cuando volvimos a Sevilla comprobamos que los tanques se habían ahuevado por la presión que recibieron en Burdeos. Menos mal que no se produjeron fisuras en los depósitos, porque en tal caso allí hubiera terminado el viaje.

—¿Por qué aterrizan en Luxemburgo?

—Porque la Providencia nos puso un aeródromo allí debajo. Así de claro. Estábamos perdidos. Había nubes por todas partes y volábamos entre los barrancos, más bajos que los castillos, más bajos que las antenas de televisión, en fin...

Habíamos salido de Francia, y a poco de salir, volando a 340 km/h y unos 100 metros de altura, nos perdimos. Yo iba delante, y Paco Esteva, que en paz descanse, detrás. Al sobrevolar un barranco me encontré un ferrocarril de vía doble, y



Las características de vuelo de Me-109 doble mando diferían notablemente de las del mismo avión con un solo puesto de pilotaje.

"Del Fiat CR-32 al Me-109 era llevarse la misma grata sorpresa que al pasar de éste al T-33, o del T-33 al F-5. Otra cosa, otra Era".

"El Saeta es el piloto con alas; *es una cosa que vuela divinamente; es lo más noble que jamás he volado; es. . .".*

En Lisboa con S.A.R. don Juan de Borbón, tan interesado por la Aviación como su padre: S.M. el Rey Alfonso XIII.

entonces, por esas cosas que ocurren, pensé que aquello tenía que llevar a algún sitio importante, y puse al Saeta a cincuenta metros de altura sobre la vía. De pronto, me veo un puente muy bonito, una ciudad muy bonita, y al rebasar ésta, siempre encima de la vía, el pobre Esteva, que iba mirando hacia la izquierda, me dice: ¡Fernando, un aeródromo!

No sabíamos donde estábamos y sólo nos enteramos al rodar por la pista. Esteva, que llevaba un plano que no le servía absolutamente para nada, me gritó: ¡estamos en Luxemburgo! . Yo no pensaba ir allí en mi vida. Habíamos comunicado con la torre, que por cierto nos sorprendió con un controlador español, de la que obtuvimos una autorización inmediata. ¡Tomar tierra en seguida! nos dijo nuestro compatriota. Era igual, hubieramos tomado con permiso o sin él...

Estaba lloviznando. Allí estuvimos unos cuatro días esperando buen tiempo. Mientras tanto, Natalia, mi mujer, estaba en la cama con fiebres tifoideas.

—¿Qué instrumentos llevaba el Saeta para este vuelo?

—Una brújula de Bücker. Con ella fuimos hasta Viena y Ginebra. Allí, el dueño de la casa Lear nos montó un radiocompás y me pidió que le llevara a volar en el Saeta. Así lo hice, y quedó tan entusiasmado con el avión que llegó a interesarse por una eventual versión cuatriplaza para transporte de ejecutivos. Luego el proyecto se realizó en Sevilla, pero no pasó de ser una maqueta.

—Hace usted también una exhibición con el Saeta ante el Conde de Barcelona.

—En efecto. Eso fue en Lisboa en 1961. A don Juan le gustó muchísimo el avión. Después, por la tarde, al enterarse de que estábamos en casa del Agregado Aéreo, que era muy amigo suyo, vino a vernos. Fue todo muy agradable. Estuvimos charlando un buen rato y al final me dijo que hubiera volado en el Saeta sin pensárselo dos veces. Yo le contesté que habría estado encantado de haberle llevado por el aire en el primer reactor español, pero... por el azar, él se

quedó con las ganas de haber volado en el Saeta y yo de llevarlo como pasajero.

—¿Tanto le gustaba a usted el Saeta?

—¡Hombre, claro! El Saeta es "el piloto con alas"; vuela divinamente; es lo más noble que jamás he volado; es...

—Entonces ¿Por qué dura tanto la evaluación?

—No sé; habría que preguntárselo al INTA. Mi mujer dice que el Saeta tuvo "arrancada de caballo alazán y parada de burro manchego"...

—¿Y por qué el Saeta tuvo alguna mala prensa en su propia patria?

—Ni idea; tal vez al ser reactor más de uno pensara que debía poseer facultades "super", o mucho más allá de aquéllas para las que fue concebido. Ello crea una falsa frustración. Porque si el Saeta hubiera sido dedicado a su misión propia, con arreglo a sus facultades... habría sido un avión eterno. Y no digamos si en vez de la Hispano Aviación lo hace Northrop o Lockheed: los Saetas hubieran inundado el mundo.

—Después viene el HA-300, conocido en la Hispano por el nombre con visos un tanto secretos de "el caza". A veinticinco años de aquello, ¿cree usted que el programa HA-300 fue una quimera?

—Pues sí. El entusiasmo de aquel entonces, de ver a la industria aeronáutica española a nivel europeo se transformó en un optimismo excesivo. Se hizo la maqueta del HA-23P y... la suerte fue que Egipto comprara el proyecto. Yo recuerdo que la maqueta planeadora, con Pedro Santa Cruz, que en paz descanse, a los mandos, fue remolcada por la pista por un He-111 pilotado por Ramón Gutiérrez, el concuñado de Perico. Fue sólo un salto sobre la pista de San Pablo.

—¿Contribuyó usted en algo al programa HA-300?

—Mi única contribución fue llevar a un fotógrafo aquella mañana a la pista para captar el instante en el que el planeador se elevó. Fue una foto curiosa y creo que decisiva, pues en ella se ve aquello casi volando...

Por cierto, ya que mencionabas antes la palabra "secreto", el antiguo Director de la Hispano, Gonzalo Taboada, me comentó un día que había tenido conocimiento de que antes de que los egipcios compraran la licencia del Saeta disponían ya de los planos del avión.

—¿Espionaje entonces?

—Ni idea, pero es lógico pensarlo.

—Luego pasa usted al INTA vinculado a la larga evaluación del Saeta, y con posterioridad a ello, es destinado al Ala 5 de Morón, dotada de Sabres. ¿Qué le parecía el F-86F?

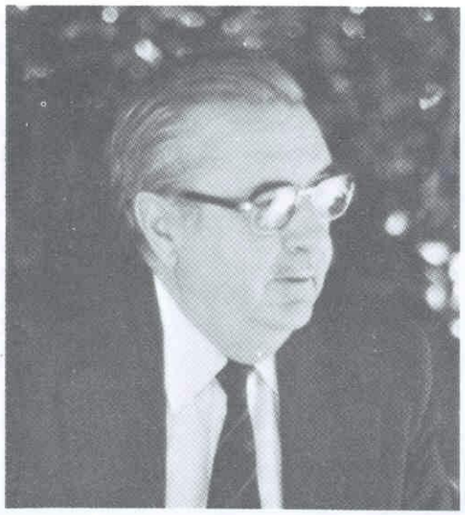
—Ah, muy agradable, aunque como no había biplazas la suelta tenía que hacerse por las bravas, con otro Sabre acompañándote y punto.

—Con el Sabre participa usted en el cierre del espacio aéreo en la frontera de Gibraltar.

—Es cierto. Sí. Era el año 1967 cuando Castiella estaba de Ministro de Asuntos Exteriores. El ambiente político dio lugar al cierre de la frontera, de la verja. Para obligar al cumplimiento del cierre y subrayar la decisión del Gobierno nos mandaron dar unas pasadas y hacer un amago de interceptación del primer avión que tomase tierra en la pista de Gibraltar. Y ese día, pues nada: despegué con otro avión de punto, puse a otro Sabre arriba, de relé, en contacto con el radar de Constantina, de manera que el radar le avisara a él y él a mí cuando viera el avión. Y yo, volando sobre la verja —siempre dentro del lado

"Willy Messerschmitt era una persona de aspecto señorial, un gran científico".

En Munich con el Saeta y el profesor Messerschimitt.



"El Político puede, si esa es su voluntad, inducir y asistir materialmente al científico aeronáutico para que con su imaginación traspase el presente y se meta en el futuro".

El 103 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, ubicado en la B.A. de Morón, una de las últimas Unidades aéreas mandadas por el entrevistado.

español, le di una pasada a un Comet 4 que estaba tomando tierra. Y ya está.

—¿Podía imaginar lo que pasaba abajo?

—Si; abajo creo que había entusiasmo general al ver los aviones españoles; luego ese servicio de vigilancia continuaría, primero con los F-86F y luego con los F-5A. Por cierto, que nos llamaban "los moralistas".

—¿Cómo los "moralistas"...?

—Claro; estabamos allí para "impedir las violaciones"... del espacio aéreo, se entiende...

—Durante bastante tiempo es usted el encargado de hacer las pruebas post revisión IRAN de los F-86F. La retirada del servicio de este caza, que en algunos medios fue discutida, ¿a qué la atribuye?

—En efecto, unos ciento veinte Sabres pasaron por mis manos después de que CASA los revisara. Por lo que se refiere a su jubilación, en realidad, de "causas" concretas no tengo ningún conocimiento, pero los aviones nacen, mueren y reviven "políticamente"; y me refiero a política no solamente estatal, sino también aeronáutica. Yo creo que repuestos nunca faltaron; únicamente, en el tiempo que estuve con los F-86F en Morón lo que sí observé fueron fallos de mantenimiento en los motores J-47; tuberías, por ejemplo, sin indicación de tiempo de vida útil... Estoy casi seguro de que la causa por la que uno de mis pilotos tuvo que usar el asiento lanzable en pleno vuelo —aparentemente un fallo total del motor— no se debió al J-47 en sí, sino a alguna conducción hidráulica en mal estado. Por lo que se refiere a la célula del F-86F, yo no creo que estuviera agotada. Periódicamente la observábamos en las revisiones IRAN, e incluso quiero recordar que hubo una orden expresa de profundizar en el desguace para descubrir posibles grietas y parece que aquello estaba bien; parece, vamos; no tengo conocimiento exacto del asunto, pero...

—Es usted también el encargado de la recepción de los F-5...

—Sí; yo estaba de Jefe del 202 Escuadrón de Morón e hice el primer vuelo del primer F-5B que nos acababa de entregar CASA, previas pruebas de los pilotos de la fábrica, como es lógico. En el asiento de atrás llevaba a uno de mis pilotos. Saavedra, ya desaparecido. Estábamos ya corriendo por la pista, con las ruedas separadas un metro del suelo, cuando vi cruzarse un pájaro, un sisón, que acabó por meterse en la toma de aire izquierda. Sentí un golpe, y, claro, corté gases, saqué el paracaídas de frenado, y... nada: frenamos y lo curioso es que nadie se había dado cuenta del asunto. Tuvimos que contarlo luego.

—Los pájaros, los dichosos pájaros...

—¡Bueno! ¡Eso es tremendo! Hace ya años, uno de mis pilotos murió en un Sabre por esa causa. Junto a la Base de Morón pasa un camino Real, que es continuamente transitado por burros, mulos, caballos, qué se yo... Bueno, pues cuando alguno de estos animales muere en el camino, hay obligación expresa de enterrarlo rápidamente, allí mismo; porque en caso contrario, al poco rato se pone aquello lleno de buitres.

El caso del piloto que te digo, Feliú, fue exactamente ése: se le metió un buitre por la enorme toma frontal del F-86F ya enfilando la pista, sin altura suficiente para lanzar el asiento, porque el Sabre no tenía asiento cero-cero. Se estrelló allí, y yo estuve con Feliú en sus últimos momentos, ya con un trauma respiratorio irreversible por el golpe. Para mí fue aquello terrible, como te puedes figurar.

—Habrá usted pasado por tragos así en tantos años...

—Por desgracia sí.

—¿Qué opinión tiene del F-5?

—Magnífica. Le ves la velocidad cero en el anemómetro y el avión te cae con una nobleza impecable, sin dar hachazos. Luego aquí nunca dio problemas, más que nada por el hecho de ser bimotor y tener, en consecuencia, menos averías irreversibles. Aquí hemos sufrido los inevitables parones en una turbina y hemos vuelto a la base con la otra sin problemas. Por eso yo siempre preferí, por ejemplo, un Phantom, o un F-18, a dos Mirages. Un bimotor garantizará siempre más que un monomotor el cumplimiento de la misión.

—Su vida aeronáutica ¿termina con el F-5?

—No; termina con el T-33. Yo probé los últimos que salían de revisión en San Pablo. Desde entonces he volado poco, lo que no quiere decir que ahora no esté capacitado para pilotar un Saeta, un T-33, y previo refresco, un F-5.

—De todos los aviones que ha volado ¿cuál le gustó más?

—Hombre, todos en su momento tienen el mayor cariño por parte del piloto. Te puedo decir que cuando la vida del Fiat CR-32 se estaba acabando, todos sin excepción pensábamos que al menos uno de ellos debía ser conservado en servicio, porque era un avión que entrenaba "un montón"; igual pasó con el T-33 —que aún sigue por ahí— con el Sabre, que tenía un vuelo "pleno" de satisfacciones y por supuesto con el F-5, que es igual de confortable que un "haiga".

—Esa opinión, ¿sería extensiva al Me-109, o al Buchón?

—No; al Messer lo considero el último avión difícil de volar.

—Todas esas alabanzas están bien, pero a usted se le vincula mucho más al Saeta que a cualquier otro aparato...

—Y es natural; porque fue el primer reactor español y yo le hice el primer vuelo. Recuerdos de este avión siempre tendré. También volé el HA-220 Super Saeta estando de probador en Maestranza. Al crear un sistema nuevo y acoplarlo a otro establecido, surgieron complicaciones que sólo podían apreciarse en el aire, porque en el proyecto todo parecía bien. Yo tuve esas dificultades con el HA-220 en forma de comportamiento anómalo de la instalación del depósito de combustible (instalado en lugar del asiento trasero del Saeta) e incluso algún que otro susto: una vez, en una trepada con el Super Saeta oí un fuerte golpe, un "petacazo" que no supe nunca a qué se debió, y aún sigo sin saberlo, pues nadie me lo explicó.

—¿Habría perdido características el Super Saeta con respecto al modelo básico?

—A mí me gustaba más el Saeta. Era más maniobrero, más dócil... El HA-220 era algo más rápido pero también pesaba más; yo estaba más cómodo en el Saeta.

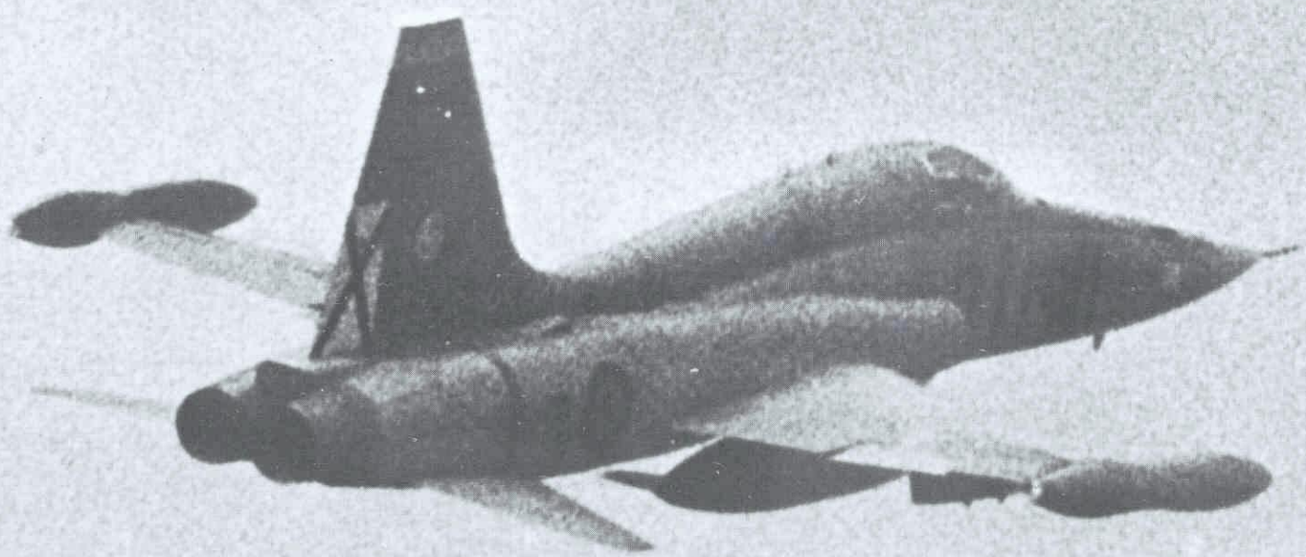
—Para terminar, ¿cómo concibe la Aviación en el futuro?

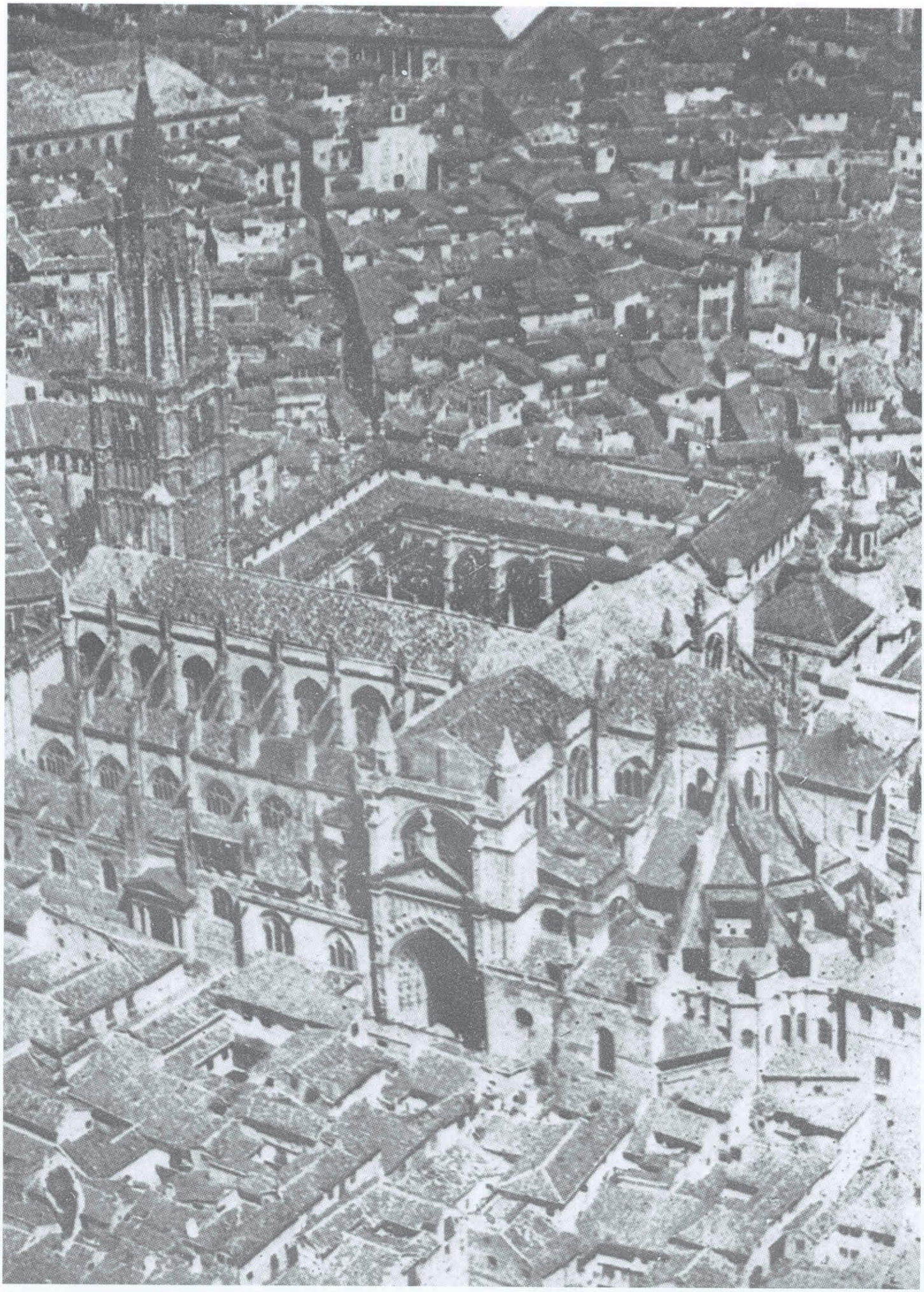
—Hombre, fabricar se puede fabricar todo lo que la imaginación del científico aeronáutico pueda concebir, incluso dentro del campo *metafísico* de la Ciencia ficción, pero para que tal científico pueda subsiguientemente crear lo que imagina necesita ser previamente inducido por el político al que, peyorativamente, podemos llamar "el tío de la bolsa", ya que el político es el depositario y redistribuidor de todas, absolutamente todas, las riquezas del país, incluidas las riquezas morales que residen en el concepto de patria, las riquezas materiales que se encierran en el concepto de nación y la riqueza derivada de la sistematización social del Estado.

Con todas estas riquezas el político puede, si esa es su voluntad, inducir y asistir materialmente al científico para que con su imaginación traspase el presente y se meta en el futuro.

Creo por tanto que la Aviación en el futuro va a depender del político y no del científico.

Recuerdos para la Historia de un hombre joven, de un piloto que puede explicar como nadie la trayectoria técnica y humana de la Aviación española en la postguerra. Después de una larga tarde de conversación, Fernando de Juan Valiente vuelve con su familia. Por unas horas la revista Aeroplano ha revivido el pasado con él. Hace ya frío en Tablada, en cuyo horizonte el sol se esconde. El Buchón, el Saeta y el Pedro son ya tres siluetas vistas a contraluz ■





El PRIMER VUELO de un aeroplano en TOLEDO (capital)

ANTONIO GONZALEZ BETES, Coronel de Aviación

"Cuentan las crónicas que el primer vuelo de un aeroplano en Toledo (capital) tuvo lugar el 5 de junio de 1912, a las 19 horas, en el Polígono".

PRECURSORES TOLEDANOS DE LA AVIACION

Toledo es una región de perenne espiritualidad y belleza situada cerca de la capital de España. La ciudad, ubicada sobre la "Roca", lo fue de musulmanes, judíos, cristianos y predilecta de los Reyes Católicos después de la conquista de Granada.

En Toledo todo es historia, belleza arquitectónica, misterio nocturno, solaz y recreo para el espíritu.

Como sería imposible describir tantas maravillas, diremos cual Cervantes: "esa peñascosa, pesadumbre, gloria de España y luz de sus ciudades...".

Posiblemente los mismos habitantes de Toledo, a pesar de sus conocimientos, no sepan la historia aeronáutica de la ciudad, sencilla, breve, pero entrañable e interesante.

El primer vuelo realizado por un aeroplano en Toledo, fue un acontecimiento tal, que bien ha merecido las idas, venidas, búsquedas, e investigaciones que han hecho posible recordarlo.

En los periódicos de principios de nuestro siglo no es difícil encontrar los preliminares de la aeronáutica en Toledo; hechos bien alejados de la dinámica de los vuelos, pero unidos a ese sabor tan atrayente de la historia.

Su precursor fue el inventor de los globos, Bartolomé Lorenzo de Guzmán y Alvarez, nacido en Brasil en 1685.

En 1705 vino a Europa y en Lisboa construyó un globo con el que realizó una ascensión ante el rey Juan V, el 8 de agosto de 1709 (1). Un fracaso, le hizo abandonar Lisboa y venir a "morar" a Toledo.

Murió en 1724 en el Hospital Provincial de Nuestra Señora de la Misericordia, siendo enterrado de limosna por la Cofradía de Clérigos de San Pedro, en la Parroquia de San Román, en el tramo destinado a los sacerdotes (2).

Allí reposó, al lado de "nobles castellanos de imperecedero renombre como los Illanes, Padillas, Madrides y otros", hasta que los acontecimientos lo sacaron del olvido. Corría el año 1909...

TOLEDO Y LA AVIACION

En ese año apareció en París, un libro escrito por el Vizconde y Marqués de Faria titulado "II Centenario del descubrimiento de los globos". Esto estimuló a Félix Conde, ciudadano de Toledo a proponer al Ayuntamiento que se conmemorarse su recuerdo, con una placa en la Iglesia de San Román.

Las cosas iban despacio, pero lo importante es que hubo toledanos que no olvidaron la idea y en la Comisión de Festejos, para preparar las Fiestas del Corpus del año 1912, se le preparó por fin un homenaje, al que se unía una "FIESTA DE AVIACION".

En Toledo todo es historia, belleza arquitectónica, misterio nocturno, solaz y recreo para el espíritu.

(1) Lanzóse con su aerostato desde el Castillo de San Jorge y fue a caer felizmente en el Terreiro do Paco.

(2) Su partida de defunción se publica en el Boletín de la Sociedad Arqueológica de Toledo del 29 de septiembre de 1900.

Estos festejos del Corpus, eran tradicionales, se les prestaba gran atención por las autoridades y organizaciones culturales, con objeto de atraer a los "forasteros". Hasta ese año, no ofrecían ninguna novedad, pero en 1912 sí: la aviación.

La Comisión se puso en contacto con el aviador francés Lacombe y se contrataron sus servicios por los que se comprometía a efectuar uno o varios vuelos... que esperaban diesen el resultado apetecido. Había mucho entusiasmo por todas partes.

¿HABRIA VUELOS?

En una publicación semanal, "La Campana Gorda", que salía en Toledo los jueves, en su número del 17 de mayo de 1912 apareció, como "Obra de Arte", el cartel de los próximos festejos del Corpus, debido al pincel del notable artista y Director de la Escuela de Artes y Oficios D. Vicente Cutanda.

Era el primer resultado de la gestión del Ayuntamiento, presidida por D. Félix Ledesma su Alcalde — Presidente y de sus colaboradores.

El programa de fiestas, adornado con el cartel citado informaba: (3)

"Las Fiestas del Corpus"

Días 1 al 4 (junio) — Grandes tiradas de pichón...

Día 5. Por la mañana a las diez descubrimiento de la lápida a la memoria del inventor de los globos Dr. Bartolomé Lorenzo de Guzmán "primer aviador del mundo"; por la tarde a las seis en el Polígono gran fiesta de aviación en que realizará sus notables experiencias el reputadí simo aviador Lacombe; por la noche, fuegos artificiales.

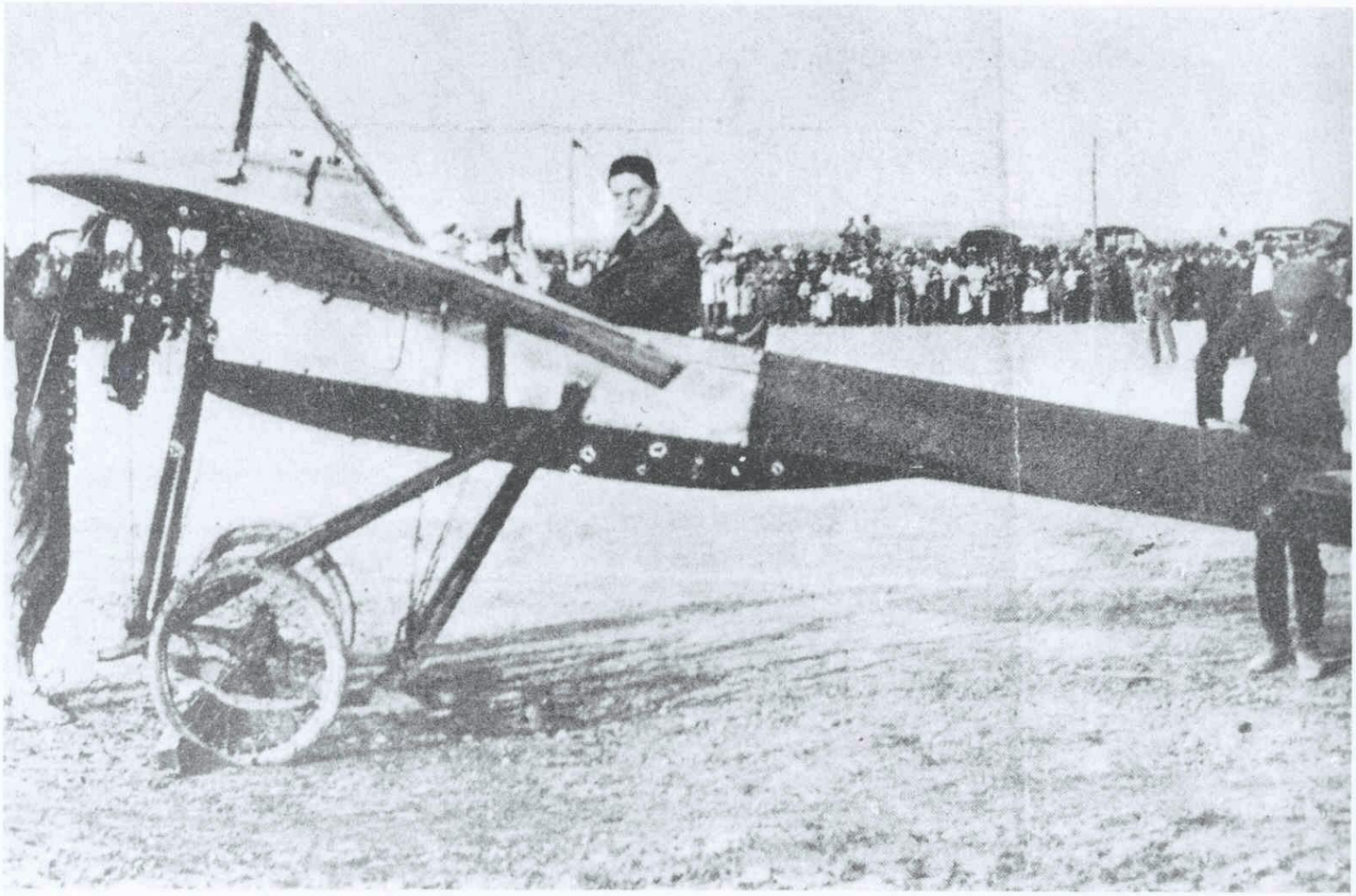
Los días 6 y 7 se cubrían con corridas de toros, concierto de la Banda Municipal y retreta.

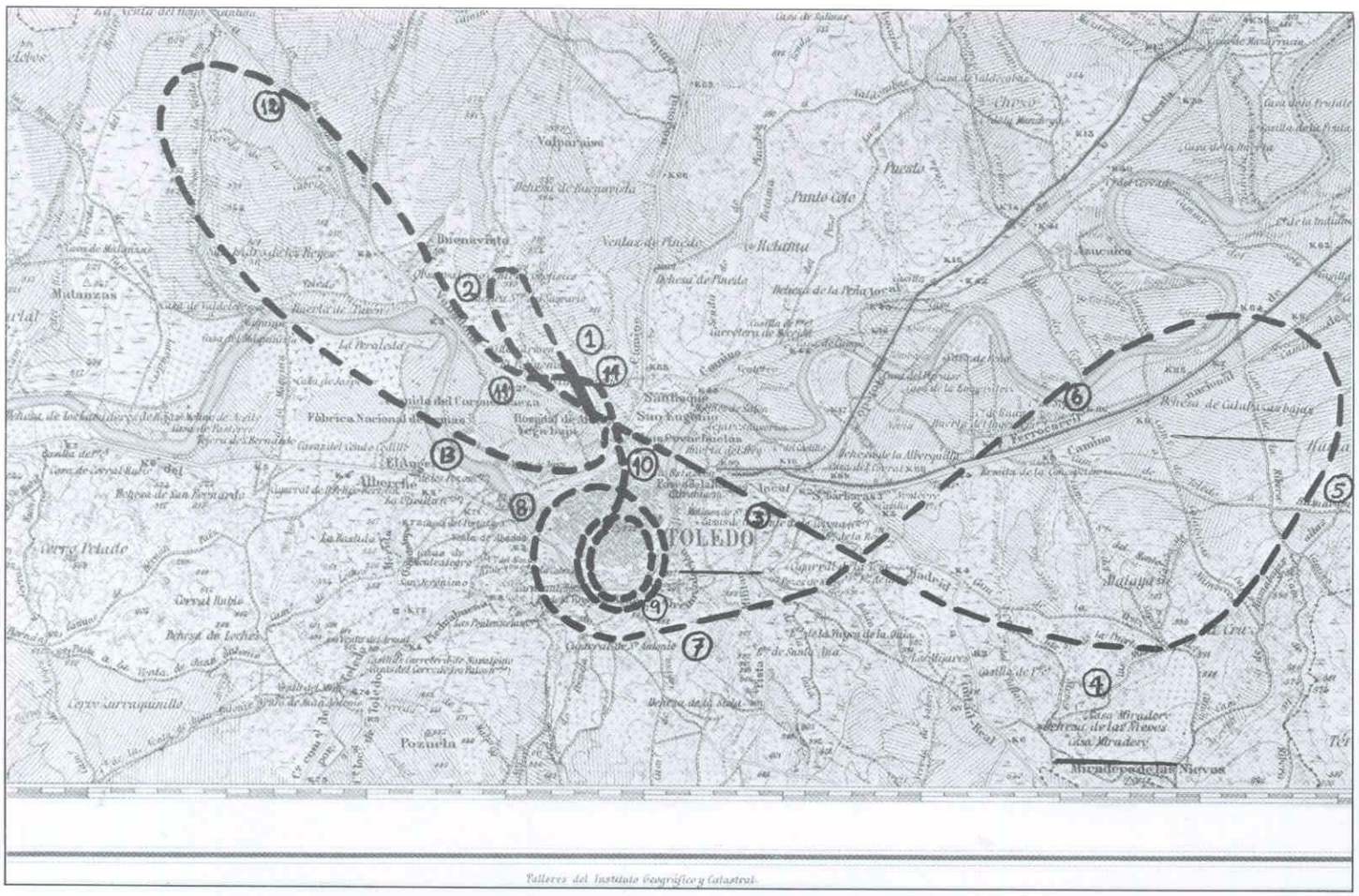
El periódico aprovechaba la ocasión para felicitar al Presidente de la Comisión de Festejos D. Manuel Cano y al Oficial del Negociado D. Manuel Cobos.

Don Félix Ledesma, Alcalde-Presidente de Toledo en el año 1912, que con sus colaboradores organizó la fiesta de aviación.

(3) El Día de Toledo — Junio de 1912 (página quinta).

Prueba del motor del avión "Deperdussin" antes del despegue para el primer vuelo.





Situación del Polígono -Campo de Aviación- con la interpretación del autor, del recorrido efectuado por el aeroplano, pilotado por Lacombe.

La expectación era enorme, diriamos que el "plato fuerte" de la feria era la fiesta de la aviación, espectáculo en aquellos tiempos sorprendente y de gran atracción. Todo lo nuevo atrae, y la aeronáutica estaba en sus comienzos.

Bien es verdad, que ya se habían efectuado vuelos en otras capitales, entre ellas, Valencia (1909), Barcelona (1910), Madrid (1910); Toledo no podía quedar atrás. Decía un cronista de la época:

"El Ayuntamiento es parco
en lo de gastar dinero
No hay que salirse del marco
Me place sea rumboso
el concejo que hoy tenemos
Habrá aviación y coso...
y a la postre lo veremos
que hasta el fin nadie es dichoso"

EL FESTIVAL AEREO

El día 5 de Junio, amaneció con tiempo bueno y desde las primeras horas del día los "forasteros" empezaron a llegar a la ciudad otrora imperial. Y tuvo lugar el homenaje al primer inventor de los globos: Bartolomé Lorenzo de Guzmán.

Lo relató con singular maestría, Pedro de Répide en "El Liberal" de Madrid: "En la Iglesia de San Román, templo tantas veces insigne, aposento de la historia y nidal de la leyenda, congregose un notable concurso con brillantes representaciones oficiales para asistir a un funeral por el alma de un clérigo peregrino en todas las recepciones del vocablo que hubo de morir en la imperial ciudad el 13 de Noviembre de 1724..." (4)

"Y al cabo de los tiempos un aristócrata portugués, historiador notable y cónsul de su ciudad en Suiza, ha tenido el romántico gesto de costear el funeral... Otro sabio toledano D. Juan Moraleda y Esteban ha dispuesto una

(4) La oración fúnebre fue pronunciada por el Dr. Ramón Molina, párroco de la Iglesia de Santa Leocadia, Virgen y Mártir.

lápida que, en la dicha iglesia, manifieste que allí se halla enterrado aquel precursor de la moderna aviación." (5).

LA LAPIDA CONMEMORATIVA, COLOCADA EN EL PORTICO DE LA IGLESIA DECIA ASI: "En este templo de San Román, Mártir, reposan los restos de D. Bartolomé Lorenzo de Guzmán, Presbítero Portugués nacido en la ciudad de Los Santos, Brasil, año MDCLXXXV, primer inventor de los aerostatos. Falleció en esta capital el XIX de Noviembre de MDCCXXIV. La ciudad de Toledo le dedica este recuerdo". (SIC)

Asistió el Ayuntamiento bajo mazas y estaban presentes representantes oficiales nacionales y extranjeros, entre ellos el Coronel Vives y el Capitán Kindelán, con el aviador Lacombe. Después se firmaron los documentos conmemorativos por todos los concurrentes. (6).

El aviador Lacombe, llegado de Burdeos con su avión, se encontraba ya en Toledo y todo estaba preparado para el segundo acto del día: la fiesta de aviación.

EL PRIMER VUELO EN TOLEDO

Desde las primeras horas de la tarde el público se dirigió a las alturas que rodean la Vega y al Merchán para "coger sitio" desde donde observar las evoluciones del aeroplano que pilotado por Lacombe, se elevaría del Polígono del que forma parte el campo de tiro, cerca de la Escuela de Gimnasia.

"El pueblo todo, sin distinción de sexos ni clases, se ha echado a la calle ganoso de contemplar el muy culto y novísimo espectáculo de la aviación". Así informó la prensa local.

El aviador Lacombe a las seis de la tarde se le contempló haciendo los preparativos que fueron "largos, grandes, y emocionantes". A su lado se encontraban el Coronel Vives y el Capitán Kindelán, ambos de la Aviación Militar.

El aeroplano, que había estado alojado en un hangar traído exprofeso, era del modelo "Deperdussin", del mismo tipo que el de Vedrines, valorado en 48.000 francos franceses.

Al principio reinó fuerte viento lo que hizo temer la suspensión de los vuelos.

El aviador, moviéndose al lado de su aeroplano, llevaba sobre su traje un jersey grueso de lana, un chaquetón de caucho, la caperuza, la careta con gafas protectoras y un casco de acero en la cabeza.

"Al fin sale el aparato y tras la prueba del motor, el intrépido piloto ocupa la barquilla. La hélice evoluciona velocísima y el aeroplano precipítase rápido a través de la llanura y elévase sereno, majestuoso, atrayente, fascinador. "Eran las siete de la tarde".

CARACTERISTICAS DEL AVION DEPERDUSSIN

Nación: **Francia**

Constructor: **S.P.A.D.**

Envergadura: **10,97 metros**

Longitud: **7,92 metros**

Altura: **2,6 metros**

Peso al despegue: **725 kilógramos**

Velocidad máxima: **114 Kilómetros/hora**

(5) El autor de este trabajo, no ha podido encontrar la lápida conmemorativa. Parece ser que hubo reformas en la Iglesia de San Román.

(6) Dos actas, preciosos pergaminos, obra maestra de Sixto Arroyo. Uno quedó archivado en el Ayuntamiento.

Se dirigió hacia Buenavista, viró sobre la Vega, cruzándola y tomando la dirección Este, llegó hasta las Nieves y Ramabujas, rebasó la dehesa de Calabazas, regresó al campo y evolucionó varias veces sobre la capital y sus contornos, fue de nuevo sobre el sitio de partida, llegó hasta la Venta del Hoyo, dio un círculo y aterrizó. El largo vuelo duró unos 30 minutos y su elevación fue de unos 600 metros con el objeto de que "en ningún momento dejase de verlo el espectador".

Al aterrizar, la hélice chocó con el suelo y una de sus aspas saltó rota.

El público aplaudió repetidas veces entusiamado con el gran espectáculo. "Nuevo para muchos y cada vez más sorprendente para los conocedores de él".

Lacombe – cuentan – fue sacado en hombros desde el aeroplano hasta el hangar, "aclamado por la compacta concurrencia y desde el campo de aviación hasta el Hotel París, recorrido que hizo en su auto acompañado de su señora".

Así fue el primer vuelo en Todelo.

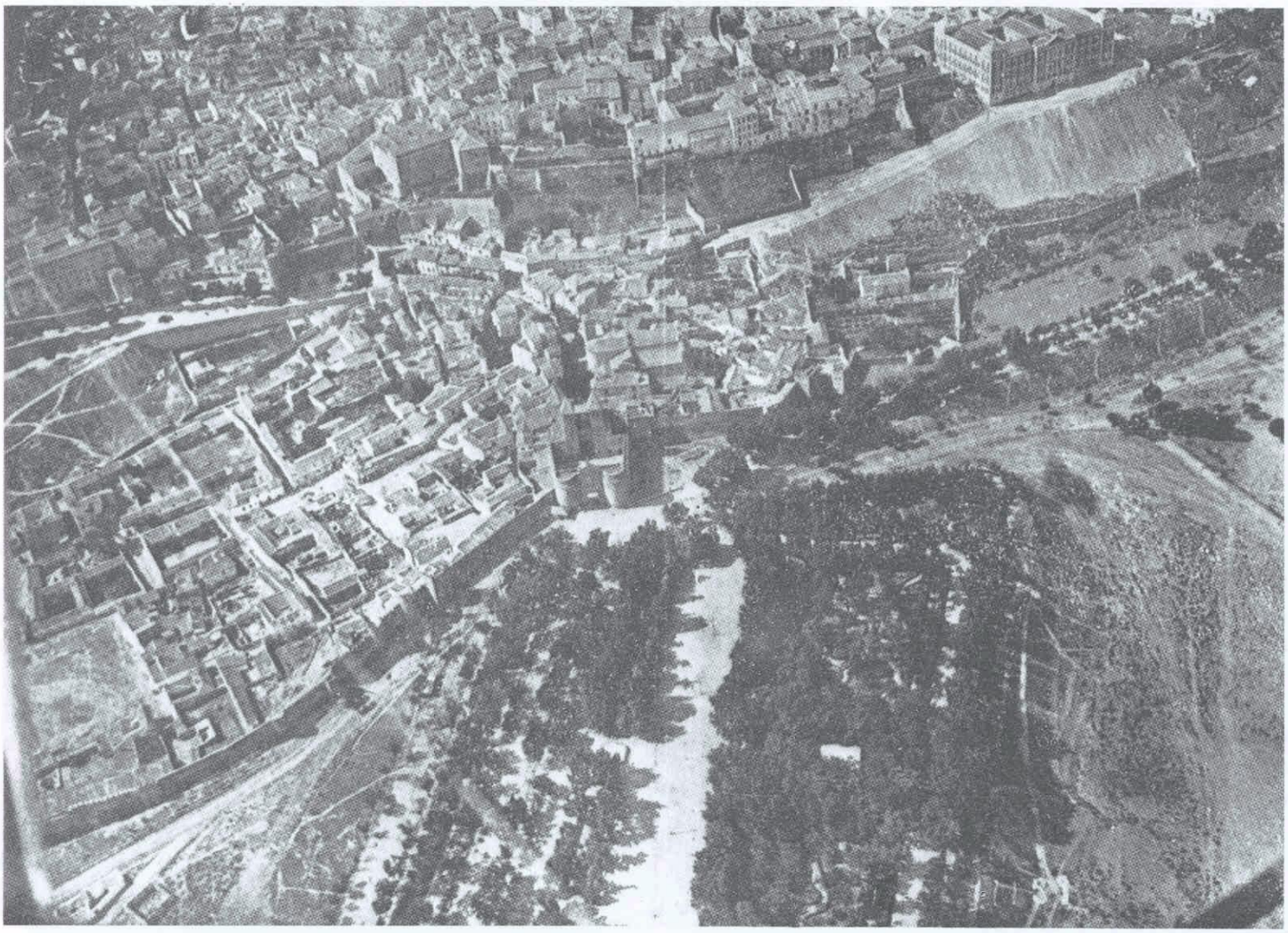
EPILOGO

A las ocho y media del 15 de Junio de 1912 se celebró en el Hotel Granullaque –recientemente abierto– un banquete que los amigos del Presidente de la Comisión de Festejos D. Manuel Cano, le ofrecían para celebrar el éxito de las pasadas fiestas, uno de cuyos platos fuertes había sido la fiesta de Aviación.

Se comentó durante el banquete que se estaba confeccionando o planeando el programa de las próximas ferias de Agosto, uno de cuyos números se cree que será el vuelo de Lacombe entre Ciudad Real y Toledo".

Las cosas ocurrieron de otro modo, pues dicho vuelo no tuvo lugar y hubo que esperar hasta el Corpus de 1913, para admirar otros vuelos de Tixier y Garnier, junto con los militares Bayo y Ríos. ■

La Puerta de Bisagra y la Vega de Abajo, por donde discurrió el vuelo del aeroplano.



mizjote

ACCESIT COLECCION: "La Guerra Civil Española en el Aire"

EL CERCO DE AFRAU decisiva intervención de la Aviación

EMILIO HERRERA ALONSO, Coronel de Aviación

Es pálido junto a la realidad cuanto se diga de los servicios prestados por nuestra aviación en Africa y del admirable espíritu de sacrificio de nuestros aviadores en aquel ejército.

General Goded (1)

El Bors de Ras Afrau era una vieja alcazaba que se levantaba en la cresta de un mogote, en la kabila de Beni Said, al final de un cordal lanzado hacia el norte por los montes de Imalaten; desde él hasta el mar, la pendiente pronunciada al principio, cae verticalmente al final formando la acantilada costa; hacia el Este su pendiente es más suave hasta llegar a la playa en que el uad Tifisuin que a ella llega encajonado en una estrecha garganta, desemboca formando un buen varadero para cárabos y embarcaciones menores. Al sur, y a unos cientos de metros de la fortaleza, se apretujaban diez o doce casuchas de adobe, formando la **dxora** (2) de Sidi Alí.

(1) "Marruecos; las etapas de la pacificación", General Goded, Madrid, 1932.
(2) Aldea.

Fotografía de la izquierda: Afrau, Tifaruin y Tifisuin. En "A" tomaron tierra el capitán Mata y el alférez Angulo.

La primera vez que la bandera de España ondeó sobre el Bors de Afrau fue el 12 de enero de 1921. El general Fernández Silvestre, que se había hecho cargo del mando de la Comandancia General de Melilla en febrero del año anterior, había iniciado tres meses más tarde las operaciones en la kabila de Metalza, alcanzando el uad Kert y franqueándolo el 15 de mayo, día en que fue conquistado Dar Driux; en agosto, prosiguiendo las operaciones, se establecieron los soldados españoles en la kabila de Tafersit en la que, sin parar la acción militar, se llevó adelante una intensa acción política que dio como resultado que en noviembre se presentaran al Comandante General los notables de Beni Ulixech ofreciéndole su sumisión, lo que permitió comenzar a actuar en dicha kabila y en la de Beni Said, vecina de ella. En diciembre fue ocupado el monte Mauro, codiciado objetivo que había sido corazón, símbolo y baluarte de la rebeldía, izándose en su cima, con toda solemnidad, la bandera de España, mientras los cañones de todo el frente saludaban con sus salvas. El año 1921 comenzó con la sumisión, el 1.° de enero, de los notables de la kabila de Tensaman, lo que propició la operación de desembarco, el 12 de marzo, en la playa de Sidi Hasain, de las fuerzas del coronel Morales (3), que fueron transportadas en el vapor **Gandía**, en el remolcador **María Victoria** y en embarcaciones menores de la Compañía de Mar de Melilla, convoyados por el cañonero **Lauria** a bordo del cual se encontraba el general Silvestre que dirigió personalmente la operación. Realizado el desembarco sin oposición enemiga, esa misma tarde se ocupó el Bors de Ras Afrau, estableciéndose en él una posición permanente, para lo que hubieron de ser reforzados los muros de la alcazaba, bastante abandonados; en Sidi Alí se situó una avanzadilla.

Cuando en julio de aquel 1921, a consecuencia de la imposibilidad de pasar el convoy a la posición de Igueriben, se produjo la pérdida de ésta y la desastrosa retirada del campamento de Annual, y con ella el desplome de la Comandancia de Melilla, la posición de Afrau se encontraba guarnecida por una compañía de Ceriñola, una sección de ametralladoras, dos piezas de artillería de montaña, soldados de Intendencia y de Ingenieros, y una sección de Policía al mando de un sargento indígena; eran en total 231 hombres cuyo

(3) La fuerza de desembarco estaba constituida por un tábor y un escuadrón de Regulares, tropas de Policía, una compañía de San Fernando, una de Ingenieros, una batería de montaña y elementos auxiliares.

mando ostentaba accidentalmente el teniente de Artillería, Francisco Gracia. El 22 fue atacada la posición que hubo de mantener fuego constante hasta el 26 en que por orden del Alto Comisario fue evacuada. La sección de Policía, con su sargento a la cabeza, desertó el primer día del ataque, y aunque no faltaron municiones ni víveres, el agua se agotó totalmente el día 25. Muerto el 24 Gracia, se hizo cargo de la defensa el teniente Vara de Rey que, digno sucesor de aquél, recibiría por su bravura el sobrenombre de "héroe de Afrau". Recibida la orden de evacuación, y dispuesta para el 26, se quitaron los cierres a cañones y ametralladoras, enterrándolos profundamente, lo mismo que unos 10.000 cartuchos, las espoletas y los estopines de las granadas, cubriéndose todo después con leña. El repliegue ser realizó con serenidad y coraje, abriéndose paso los soldados españoles por entre fuertes núcleos enemigos que trataban de impedirles alcanzar la playa donde esperaban botes del crucero **Princesa de Asturias** y del cañonero **Laya**, embarcando 134 hombres de los 178 que constituían la guarnición luego de la deserción de los policías (4).

El 7 de noviembre de 1922, en plena **campaña de desquite**, beneficiándose de las operaciones que habían dado como resultado la conquista de Izumar y Sidi Messaud por fuerzas de la Policía indígena y de las harkas amigas de Abd el Kader y Amar Uschen, este último entró en la antigua posición del

Biplano Bristol, F-2A de bombardeo.

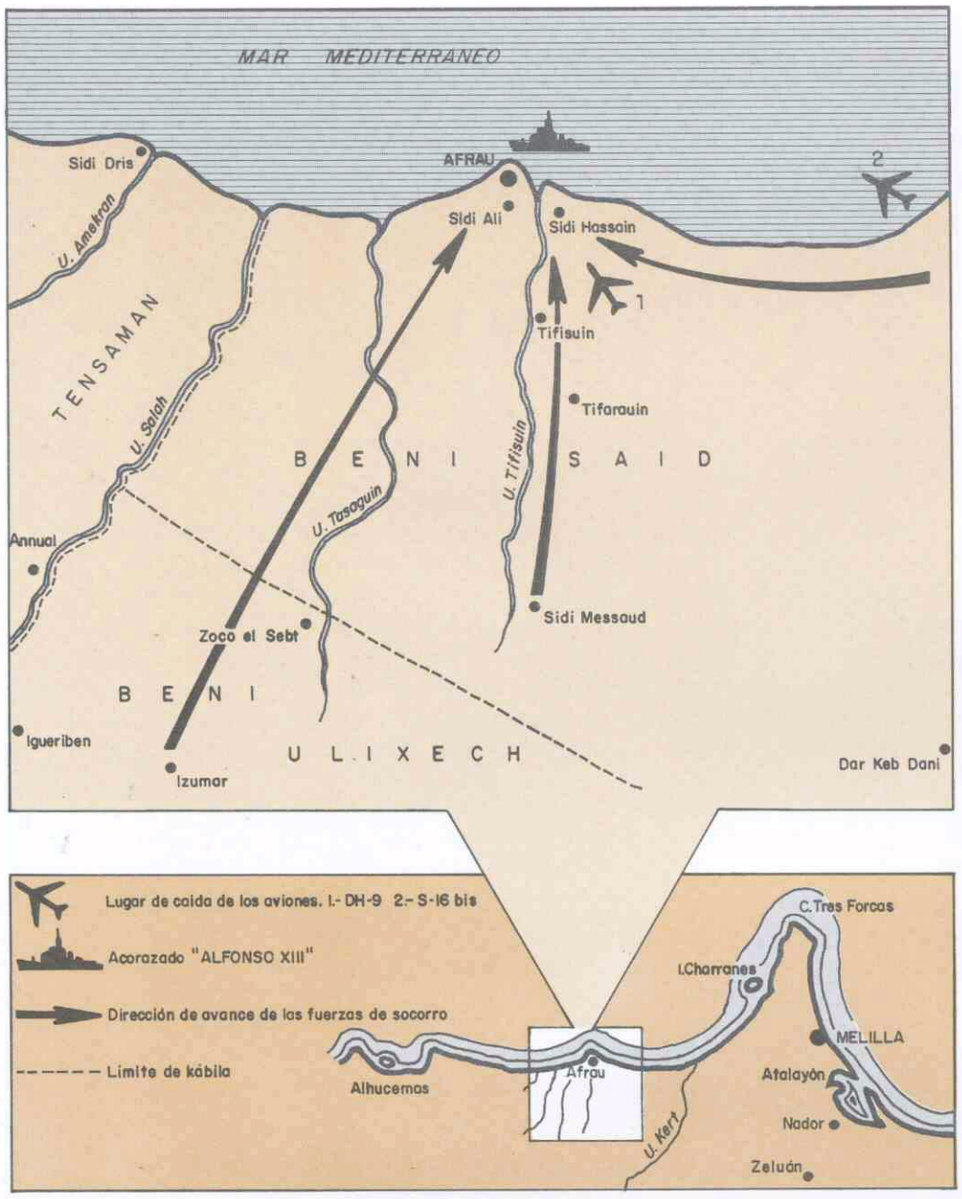
(4) La guarnición perdió entre muertos y desaparecidos, 2 oficiales y 42 de tropa, resultando heridos 3 oficiales y 40 de tropa.

Bors de Ras Afrau y en la avanzadilla de Sidi Alí, apoderándose de un cañón y tres cajas de proyectiles. En el mismo lugar que había ocupado anteriormente, se estableció una base con víveres, agua y municiones, y guarnición suficiente para valerse por sí misma y proteger a los poblados inmediatos de la kábila de Beni Said, adictos al Majzen.

No tardó en ponerse a prueba la fortaleza de la posición: el 23, apenas dos semanas después de reconquistada, el reconocimiento aéreo descubrió la presencia de un contingente enemigo de unos 1.800 harkeños concentrados en las inmediaciones del Zoco el Sebt de Beni Ulixech, con la aparente intención de atacar en el sector Dar Mizzia-Afrau. Al medio día, esta harka mandada por Ben Haddad Urkiza, caid de Beni Said —nombrado por Abd el Krim—, se situó en torno al Bors de Ras Afrau, atacando la posición principal y la avanzadilla de Sidi Alí, guarnecidas exclusivamente por fuerzas de Policía al mando del oficial indígena, Mohamed Achemelal Bachir, valiente y leal caid que en julio del año anterior se encontraba al mando de la posición de Tayudair, y al producirse el hundimiento del frente, se replegó combatiendo con sus hombres a Melilla. La avanzadilla fue pronto rendida, quedando Achemelal, con 57 hombres únicamente, defendiendo la posición que quedó cercada.

Situada la posición de Afrau en lugar avanzado de la costa, separada por más de 20 kilómetros de las líneas españolas, difícilmente podía recibir pronto auxilio por tierra, ya que para llegar a ella desde Dar Keb Dani —la posición más próxima— era necesario recorrer un intrincado y abrupto terreno, cortado por sucesivas barrancadas, siempre forzadas las tropas a marchar en fila, de uno en uno sus hombres, por estrechas veredas colgadas en el borde de impresionantes precipios.

Se ordenó la salida del cañonero **Laya** que se encontraba en el puerto de Melilla, para que fuera en apoyo de la posición atacada, pero aquél, luego de remontar con gran dificultad el cabo Tres Forcas, se vio forzado por el temporal a buscar refugio en la cala Tramuntana, al abrigo del islote de Charranes, disponiendo entonces el Mando que realizara la misión el acorazado **Alfonso XIII** que a media tarde se hizo a la mar, dirigiéndose a Afrau.



A las tres de la tarde del mismo 23, fue llamado el comandante Kindelán, jefe de las Fuerzas Aéreas de la zona oriental de Marruecos, a la Comandancia General, y allí el Jefe del Estado Mayor le hizo conocer la circunstancia de que no era posible que los socorros que por tierra se enviaban a los defensores de Afrau llegaran antes del día siguiente, dejando a cargo de la Aviación realizar lo necesario para que la posición se mantuviese hasta la llegada de las fuerzas de auxilio.

Las Fuerzas Aéreas de la zona oriental de Marruecos, afectas a la Comandancia General de Melilla, estaban constituidas por dos grupos estacionados en el aeródromo de Nador —el 3.°, formado por dos escuadrillas de **De Havilland DH-4**, y el 4.°, mixto, integrado por dos escuadrillas de **Bristol** y una de **De Havilland DH-9A**, y una escuadrilla de hidroaviones **Savoia S-16 bis** en la base de hidros de la Mar Chica.

La movilización de los aviadores fue rapidísima, y apenas había transcurrido media hora cuando volaban hacia Afrau la escuadrilla de servicio y dos patrullas más, y a las 5 se encontraban sobre la atacada posición quince aviones; antes del anochecer se encontraban en Nador y en la base de hidros todos los pilotos y observadores —72 oficiales y suboficiales— que en toda clase de vehículos, oficiales y particulares, habían acudido "al olor del combate".

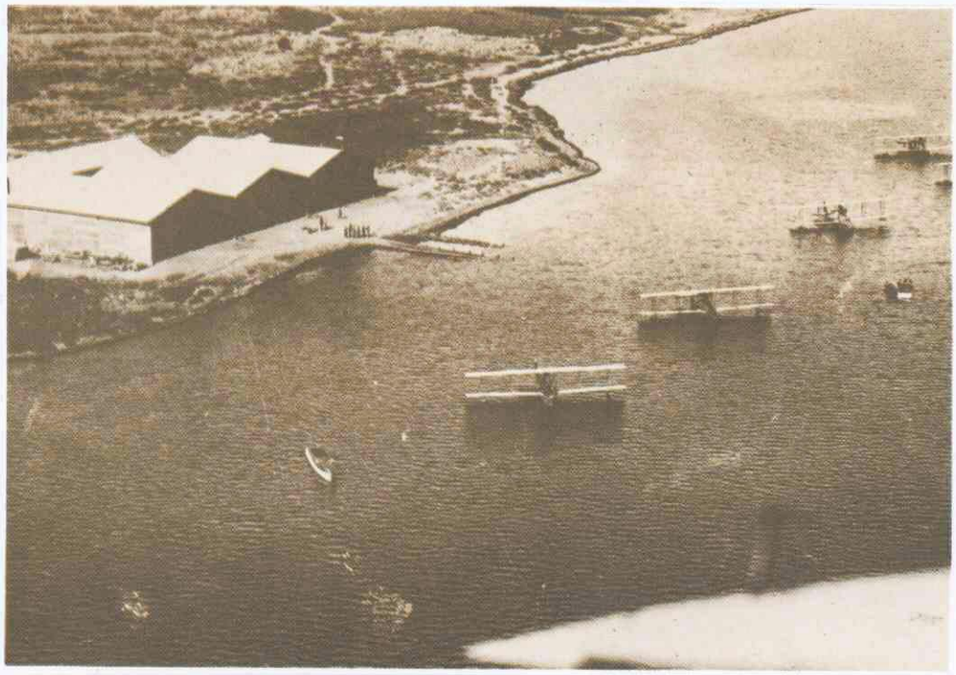
Dos hidros salieron de la Mar Chica para reconocer la costa, volviéndose uno desde el cabo Tres Forcas por la mala visibilidad, logrando el otro, el S-5, llegar al objetivo, siendo tiroteado por el nutrido enemigo situado a unos 700 metros a poniente de Afrau, sobre las peñas de la costa, pudiendo apreciar por la luminosidad de los disparos, visibles por lo avanzado de la tarde, lo numeroso de los atacantes. El reconocimiento fue difícil dada la falta de luz y lo

Biplanos, De Havilland DH-4, en misión de bombardeo.

bajas que estaban las nubes; arrojó doce bombas sobre una concentración que se encontraba a unos 1.000 metros de Afrau y a cubierto de las vistas de los defensores de la posición, y regresó, ya de noche, a su base.

Hasta bien entrada la noche se mantuvieron los aviones terrestres bombardeando y ametrallando las posiciones y puestos enemigos, valiéndose para aterrizar a su regreso a Nador, del tren de iluminación que aquella oscura noche de luna nueva y cielo cubierto por densos nubarrones, fue estrenado.

El caid Amar Uschen recibió la orden de, una vez reforzada su harka con hombres de la de Abd el Kader, acudir en socorro de la posición atacada, y para ello reunió 600 hombres y los dirigió a Afrau formando tres grupos: uno, de gentes de Beni Said, marcharía por la costa, otro, de la kabila de Guelaia, partiría de Izumar, y el tercero, también de Beni Said y bajo su mando directo, saldría de Beni Messaud. El avance de estas fuerzas indígenas fue protegido por unidades españolas —un batallón de Las Navas y una compañía del Tercio— que avanzaron varios kilómetros desde Sidi Messaud, desconcertando al enemigo.



Hidroaviones Savoia S-16 bis, en la base de El Atalayón.

El viernes 24, a pesar del mal tiempo reinante, con nubes bajas y fuerte y arrachado viento, despegó de Nador una hora antes de amanecer una escuadrilla de **De Havilland DH-4** que a primeras luces se encontraba sobre Afrau, viéndose los aviadores imposibilitados para emplear las bombas contra las fuerzas que atacaban la alcazaba, por la gran proximidad de aquellas a los muros a los que se habían acercado al amparo de la noche, pero se cebaron en la avanzadilla de la que expulsaron a los harkeños de Ben Haddad Urkiza que, dejando sobre el terreno una docena de cadáveres, se retiraron hacia poniente y a bastante distancia del Bors. A los que se agazapaban próximos a los muros, los castigaron los aviadores en vuelo rasante, con las ametralladoras, sin arredrarse por el denso fuego que desde el suelo se les hacía, que logró impactos en todos los aparatos.

El acorazado **Alfonso XIII**, luchando con la mala mar que azotaba la costa, se situó a una milla de ella, sin hacer fuego por no poder precisar los objetivos, dada la mala visibilidad.

La escuadrilla de hidroaviones **Savoia S-16 bis** despegó de la Mar Chica para bombardear las inmediaciones de Afrau, concentraciones y aduares enemigos, y pudieron verificar que la avanzadilla estaba desierta, y se veían unos bultos que parecían cadáveres; bombardearon unas barrancadas en las que se veía algún enemigo, y en los poblados al oeste de Afrau. El **Savoia** núm. 13, tripulado por el capitán de Infantería, Onofre Súnico, como piloto, y el sargento Emilio Santos, ametrallador-bombardero, recibió un tiro en el radiador mientras bombardeaba la desembocadura del Tifisuin, por lo que, forzado a tomar agua, lo hizo Súnico a la vista de la posición de Tifasor, logrando que pese al fuerte oleaje, no sufriera el hidro avería de consideración; recogida la tripulación por un falucho, intentó éste remolcar al **Savoia**, pero un golpe de mar rompió las amarras y volcó al hidro que hubo de ser abandonado.

Fue planeada la salida escalonada de las diversas escuadrillas, de Nador, de modo que siempre hubiera un número suficiente de aeroplanos sobre Afrau, batiendo las barrancadas y poblados al este y al oeste de la posición, evitando así que los harkeños pudieran atacarla eficazmente; pese al tiempo, que no mejoraba, ni un solo momento faltó a los defensores de la alcazaba la protección de los aviones que se mantuvieron siempre muy cerca del suelo para mejor precisar los ataques y lograr que el efecto moral, sobre amigos y enemigos, fuese mayor. Resultó derribado un biplano **Bristol** del 4.° Grupo Mixto, que fue alcanzado en el depósito de la gasolina, perdiendo todo el combustible, por lo que se vio obligado a tomar tierra en un barranco, al este de Afrau, quedando el aparato destrozado; los tripulantes, capitán de Artillería, observador, Francisco Mata, y alférez de complemento de Aviación, piloto, Luis Angulo, antes de abandonar el lugar trataron de incendiar los restos del avión, pero no lo consiguieron por tener las cerillas mojadas de gasolina; hubieron de defenderse con los mosquetones hasta la llegada de algunos harkeños de Amar Auschen que los recogieron y acompañaron a la posición española de Dar Keb Dani.

El comandante Kindelán realizó varios vuelos sobre la zona de combate a lo largo del día, descendiendo hasta pocos metros del suelo, recogiendo informaciones tan precisas como la situación y número de los defensores en los parapetos, y lo mismo de los grupos enemigos atacantes, comprobando que la bandera de España ondeaba al fuerte viento en lo alto del Bors. Para que el resultado de sus reconocimientos llegara rápidamente al Mando, aterrizó al término de cada misión en el campo de aterrizaje avanzado, de Dar Keb Dani desde donde comunicó sus observaciones a la Comandancia.

Estuvo a punto de tener éxito una añagaza de Abd el Krim para reforzar a los atacantes con unos 300 askaris de sus mejores tropas, que, uniformados de kaki, marchaban con toda corrección y, no sólo no se dispersaron ante la presencia de los aviones que los habían localizado, sino que saludaron a éstos que en un primer momento les tomaron por fuerzas españolas, pero identificados poco después, fueron atacados, dispersados y perseguidos por las ráfagas de ametralladoras de los aeroplanos españoles que, rozando el suelo, los castigaron con dureza.

La vanguardia de Amar Uschen llegó a la vista de Afrau a media mañana de aquel 24, pero no pudo acercarse a la alcazaba y hubo de retroceder ante el fuego del nutrido enemigo bien situado, batiendo los accesos a la posición.

A media tarde cesó bruscamente la actividad del enemigo, y los sitiados no oyeron ya más fuego que el de las ametralladoras de los aviones que no daban reposo a los hombres de Ben Urkiza que, precipitadamente, se retiraban acosados desde el aire, pudiendo entonces Amar Uschen llegar, sin disparar un

tiro, hasta la posición que tan bravamente había mantenido en alto la bandera de España, y cuyos defensores, a las órdenes del leal y valiente caid, Mohamed Achemelal Bachir, franquearon la entrada a las seis de la tarde a sus liberadores.

Las bajas de Amar Uschen, a quién se había unido una mía de Policía, consistieron en 3 cheijs y un policía, muertos, y 21 heridos; de los defensores del Bors de Afrau hubo 2 muertos y 11 heridos. Mucho más importantes fueron las de la harka de Ben Haddad Urkiza, casi todas causadas por la Aviación; en el reconocimiento que en torno a la posición se realizó el día 25, se recogieron 40 cadáveres —casi todos de las kábilas de Beni Urriaguel y Beni Ulixech—, sabiéndose que en su retirada se había llevado algunos más el enemigo que tuvo más de 200 bajas.

La posición quedó reforzada con 100 policías y 100 harkeños, quedando otros 300 en posiciones entre Afrau y Sidi Messaud. Las escuadrillas del Grupo 3.° bombardearon el 25 todas las pequeñas concentraciones enemigas que se encontraban entre Afrau y Sidi Dris, mientras que la escuadrilla de hidros reconocía la costa hasta cabo Quilates y bombardeaba el poblado de Sidi Bu Jacob y los barrancos en que se vio algún enemigo, acabando así con la muy escasa capacidad combativa que ya les quedaba.

El día 28, el general Ardanaz, Comandante General de Melilla, felicitaba a los aviadores por su eficaz labor, en los siguientes términos:

Normalizada la situación de la posición de Afrau, he de hacer constar la parte eficaz y decisiva que corresponde a las fuerzas de Aviación en el feliz resultado obtenido acudiendo rápidamente en auxilio de las fuerzas defensoras, merced a su admirable organización, y obligando al enemigo, con el valor y pericia de sus observadores y pilotos, a abandonar la empresa después de castigarle muy duramente.

Me es muy grato pues, felicitar con este motivo al Jefe Director del Servicio y a todos los jefes, oficiales y clases a sus órdenes, que han sabido demostrar, como tantas otras veces, el admirable espíritu que les anima, no escatimando esfuerzo ni sacrificio para cumplir con la importante misión que les está encomendada. ■

FUENTES CONSULTADAS:

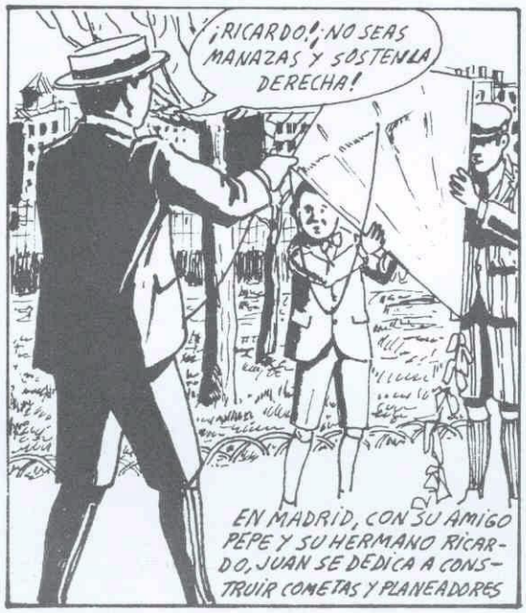
- Berenguer, General.— CAMPAÑAS EN EL RIF Y YEBALA,1921-1922. Madrid, 1923.
- Cervera Cervera, P.— LA MARINA Y SU COLABORACION CON EL EJERCIO DE TIERRA EN MARRUECOS (Revista General de Marina, octubre 1972).
- Díaz de Villegas, Comandante.— LECCIONES DE EXPERIENCIA (ENSEÑANZAS DE LA CAMPAÑA DE MARRUECOS). Toledo, 1930.
- Goded, General.— MARRUECOS; LAS ETAPAS DE LA PACIFICACION. Madrid, 1932.
- Gomá Orduña, José.— HISTORIA DE LA AERONAUTICA ESPAÑOLA, II. Madrid, 1950.
- Martínez Campos, Arsenio.— MELILLA, 1921. Ciudad Real, 1922.
- Rubio Fernández, Eduardo.— MELILLA. AL MARGEN DEL DESASTRE. Barcelona, s.a.
- Servicio Histórico Militar.— HISTORIA DE LAS CAMPAÑAS DE MARRUECOS, III. Madrid, 1981.
- Documentación de los Grupos de Escuadrillas de Marruecos.— Archivo General e Histórico del Aire.
- Documentaciones personales de A. Kindelán y otros.— Archivo General e Histórico del Aire.
- Prensa de la época.

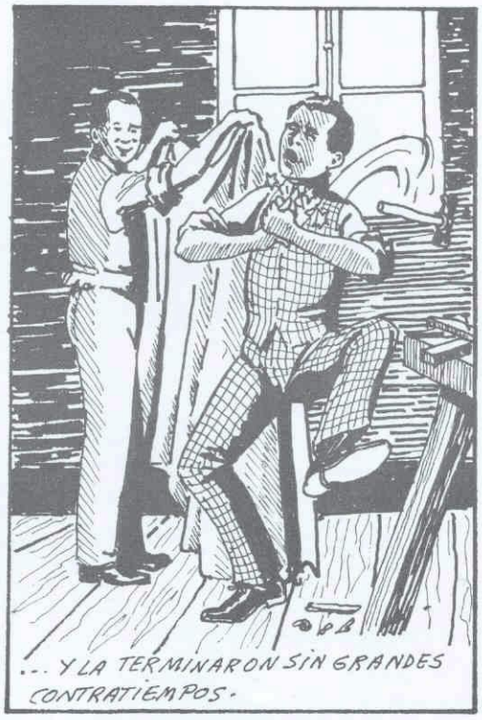
Historias de la Aviación Española

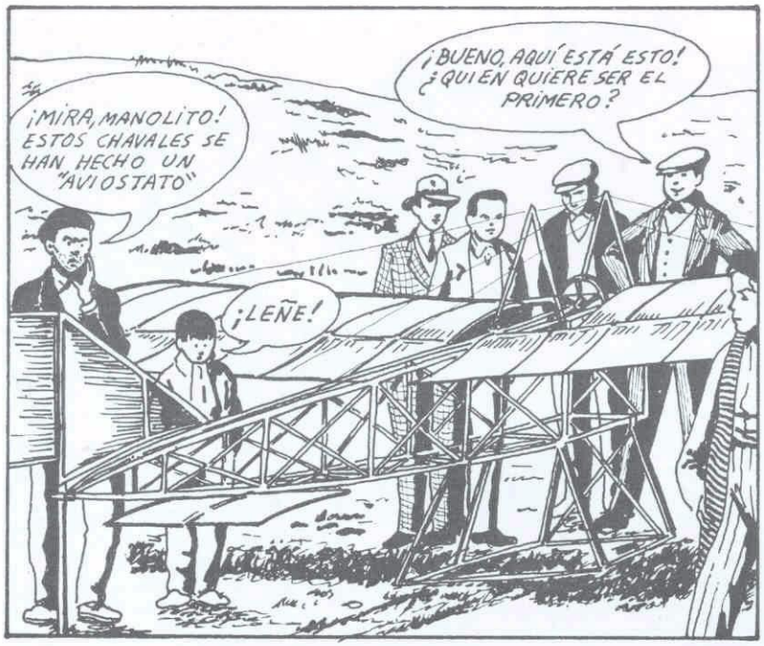
UN MUCHACHO LLAMADO JUAN

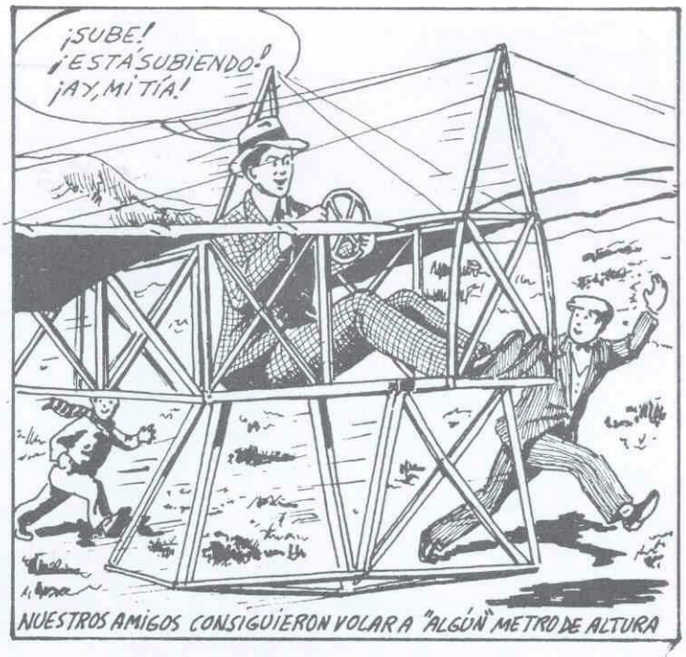
UN VERANO DE LA PRIMERA DÉCADA DE NUESTRO SIGLO, EN UNA PLAYA DEL **MAR MENOR**, JUEGAN UNOS NIÑOS A LANZAR LOS LLAMADOS "TROMPOS CHINOS"...

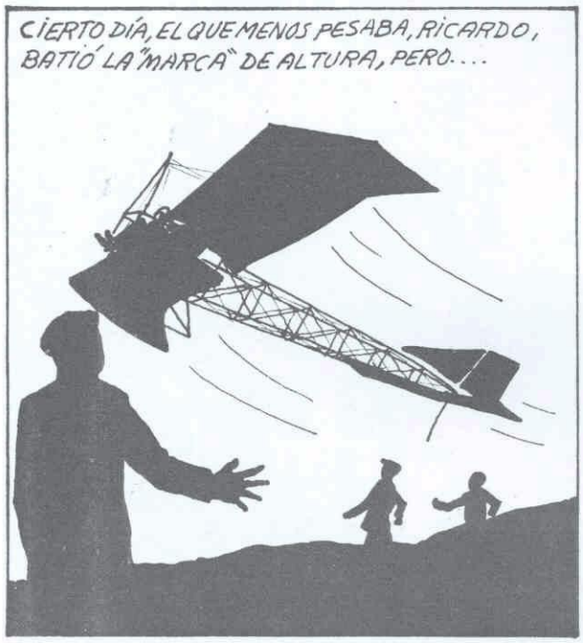
JUAN W.






¡MIRA, MANOLITO! ESTOS CHAVALES SE HAN HECHO UN "AVIOSTATO"
¡BUENO, AQUÍ ESTÁ ESTO! ¿QUIÉN QUIERE SER EL PRIMERO?
¡LEÑE!


¡SUBE! ¡ESTÁ SUBIENDO! ¡AY, MI TÍA!
NUESTROS AMIGOS CONSIGUIERON VOLAR A "ALGÚN" METRO DE ALTURA


CIERTO DÍA, EL QUE MENOS PESABA, RICARDO, BATIÓ LA "MARCA" DE ALTURA, PERO....

¡RICARDO! ¡NO LO DEJES QUE SE "EMPINE"!

¡PLAF!

¡RICARDO! ¡¡RICARDO! ¿QUE TE PASA?

¡UFF! ¡MI CABEZA!

PODEMOS DECIR EN TU CASA QUE RESBALÓ
SE ENTERARÁN Y SERÁ PEOR...

LAS PALABRAS DE JUAN RESULTARON SER PROFÉTICAS.
...Y HE SABIDO QUE RICARDO NO SE CAYÓ DE UNA BICICLETA, COMO DIJISTEIS. DESDE AHORA SE TERMINARON VUESTRAS AVENTURAS "VOLADORAS" Y ESPERO, JUANITO, QUE OLVIDES PRONTO ESTAS AFICIONES TUYAS, QUE NO TE LLEVARÁN A NINGUNA PARTE.
JUAN PROSIGUIÓ BRILLANTEMENTE SU BACHILLERATO, PERO DE SU MENTE NUNCA SE FUÉ LA AVIACIÓN.
¿-Y A QUE HORA SE SUPONE QUE VAN A LLEGAR LOS QUE LLEGUEN?
EL 25 DE MAYO DE 1.910, MEDIO MADRID, CON EL REY A LA CABEZA, ESPERA LA LLEGADA DE LOS AVIADORES DE LA CARRERA PARIS-MADRID
PERO, HASTA LAS 8 DE LA MAÑANA DEL SIGUIENTE DÍA, NO APARECE EL FRANCÉS VEDRINES, PRIMER Y ÚLTIMO PARTICIPANTE DE LA CARRERA EN ALCANZAR LA META.
¡...Y PENSAR QUE SALIÓ DE PARÍS HACE SOLO 5 DÍAS!
¡QUE TIO!
ALLÍ ESTÁN JUAN Y SU HERMANO RICARDO
POCO DESPUÉS
HE DECIDIDO CONSTRUIR UN AEROPLANO, PERO DE VERDAD
¡ESO! ¿Y EL MOTOR? ¿SABES LO QUE CUESTA UN MOTOR?
¡LO SE! ¡LO SE! PERO YA LO SOLUCIONAREMOS
¡BRAVO!. LA FAMOSA COMPAÑÍA B.C.D., (QUE SOMOS NOSOTROS TRES), REANUDA SUS ACTIVIDADES CON NUEVOS PROYECTOS QUE LA HARÁN FAMOSA.

Y EN EL TALLER DEL PADRE DE PABLO PUSIERON MANOS A LA OBRA.

¡OYE! ¿ES QUE LO VAMOS A PINTAR TODO DE COLORADO?
¡TODO ENTERO! ES LA PINTURA MÁS BARATA QUE ENCONTRÉ

¡BUENO! ¡YA TENEMOS LISTO NUESTRO "CANGREJO"!
PERO SEGUIMOS SIN TENER UN MOTOR PARA EL

¡SOCIOS! ¡VENID A VER LO QUE HA ENTRADO HOY EN MI TALLER

¡UN MOTOR!
SÍ, PERO NO OS HAGAÍS ILUSIONES. ES DEL FRANCÉS MAUVAIS, QUE DESTROZÓ SU AEROPLANO. NOS LO TRAJO PARA QUE LO REPAREMOS

O SEA QUE, POR UN LADO, TENEMOS UN PILOTO, CON MOTOR, PERO SIN AEROPLANO, Y, POR OTRO, A LA B.C.D. CON AEROPLANO, PERO SIN MOTOR. EL RESULTADO SALTA A LA VISTA, ¿NO?

DE MANERA QUE TIENEN VDS. UN AEROPLANO SIN MOTOR Y QUIEREN LLEGAR A UN ACUERDO CONMIGO...
¡MON DIEU! ¡SON UNOS "ENFANTS"!

EN RAZÓN A LA JUVENTUD DE VDS SERÉ EXTREMADAMENTE GENEROSO: EXAMINARÉ SU AEROPLANO, Y, SI CREO QUE PUEDE VOLAR, INSTALAREMOS MI MOTOR Y, YO, MAUVAIS, PROBARÉ EL APARATO. SI VUELA, SERÁ PARA MÍ. YO, A CAMBIO, LES PROPORCIONARÉ UN NUEVO MOTOR... CUANDO LO PUEDAN PAGAR, CLARO-

¿VISTEIS QUE ELEGANTE ERA? ¡ESA ES, POR LO MENOS, DE PARÍS!
DE PERPIÑAN, COMO MUCHO.

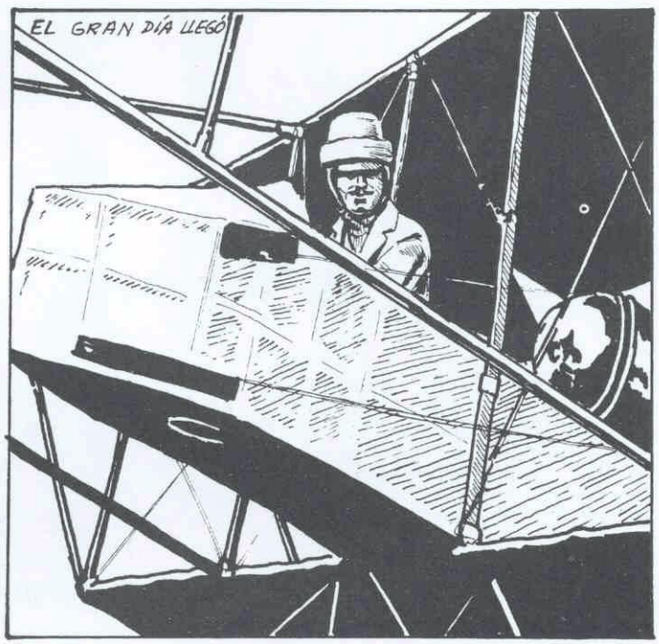
CREO QUE PUEDE INTENTARSE
¡BIEEEN!

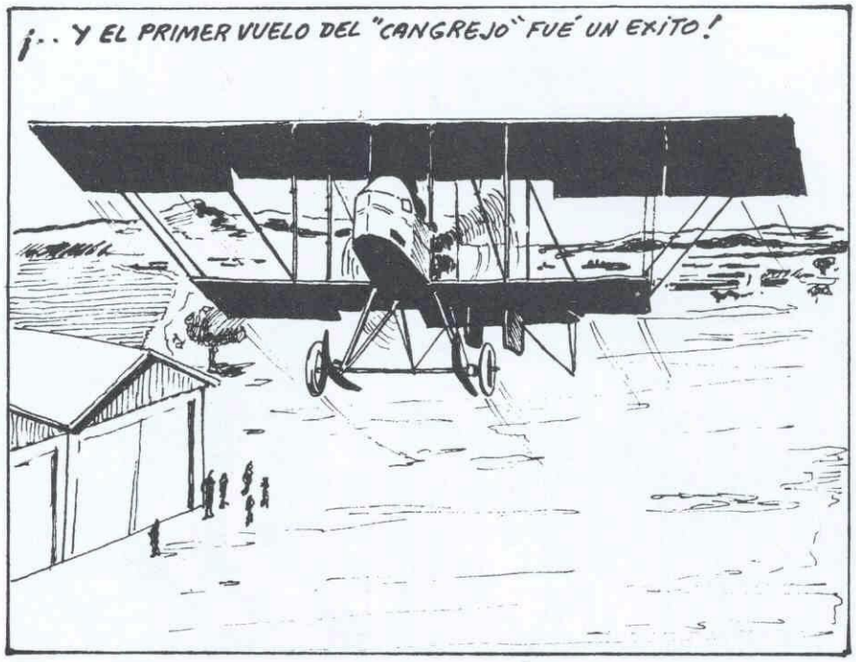
¡VAMOS A CUATRO VIENTOS! NECESITAMOS LA AYUDA DE KINDELAN

...Y SI FUESE POSIBLE, MON CAPITAIN...
¡UAM!

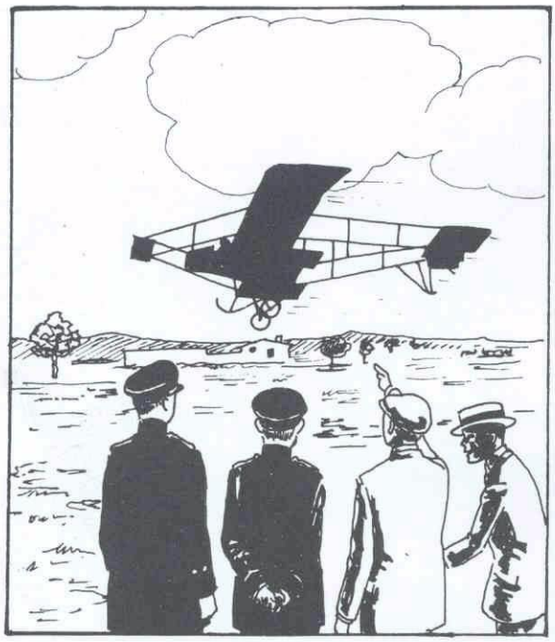
LA VERDAD, MAUVAIS, ES QUE NO ANDAMOS NADA SOBRADOS DE MEDIOS. HABLARÉ CON EL CORONEL VIVES Y VEREMOS QUE PUEDE HACERSE.

PODRÍAMOS HACERLE SITIO EN UNO DE LOS HANGARES
¡SÍ!


EL GRAN DÍA LLEGÓ


¡...Y EL PRIMER VUELO DEL "CANGREJO" FUÉ UN ÉXITO!

¡SON MUY VEHEMENTES! ¿SABE?



¡VUELA! AUNQUE NO SEA, DESDE LUEGO, NINGUNA MARAVILLA.
NO SE PREOCUPE, MONSIEUR MAUVAIS. LE DEVOLVEREMOS SU MOTOR

¡NO ME INTERPRETE MAL, AMIGO MIO! SOLO QUISE DECIR QUE... QUE... QUE MI VUELO NO FUÉ DE LOS MEJORES QUE HE HECHO

¡MON CAPITAIN! ¿NO SERÍA POSIBLE GUARDAR "MI" AEROPLANO, AQUI, EN EL AERDCLUB?
¡UUMM!. QUISIERA CONSULTAR ESTE ASUNTO CON EL CORONEL VIVES.

PIDEN Y PIDEN, MI CORONEL
LO SE... LO SE PERO NO ME GUSTA DEJAR SIN AYUDA A ESOS JÓVENES TAN ENTUSIASTAS. ME SABE MAL. KINDELÁN

EL CANGREJO VOLABA Y LO HACÍA BIÉN. COMO CONSECUENCIA DE ELLO SE ORGANIZÓ UNA PEQUEÑA EXHIBICIÓN PARA DARLO A CONOCER A LOS PADRES DE NUESTROS AMIGOS.

NO PODÍA NI IMAGINAR NADA PARECIDO
ES REALMENTE NOTABLE, ¿SABE?

ESTA VEZ, JUANITO, NO TENGO MAS REMEDIO QUE FELICITAROS A TUS AMIGOS Y A TÍ

AÑOS MAS TARDE, JUAN DE LA CIERVA FUÉ MUNDIALMENTE FAMOSO COMO INVENTOR DEL AUTOGIRO, PERO POCA GENTE SABE QUE EN 1.912, CUANDO AÚN NO TENÍA 17 AÑOS, JUNTO CON SUS AMIGOS PEPE BARCALA Y PABLO DIAZ, PROYECTÓ Y CONSTRUYÓ UN AEROPLANO QUE VOLÓ PERFECTAMENTE, CUANDO POCOS LO HACÍAN EN AQUEL TIEMPO.
FIN