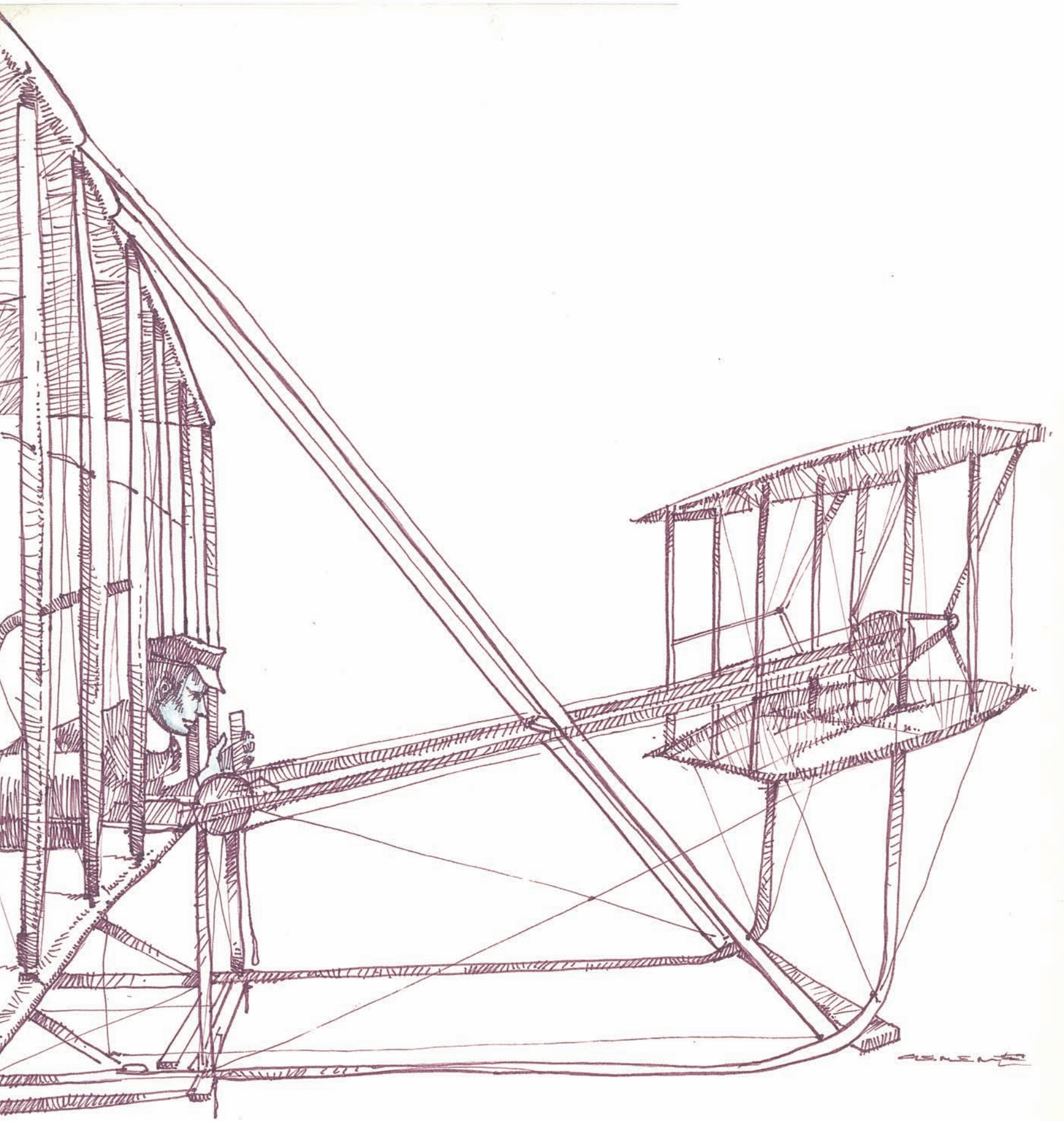


AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2007. N° 25



Ismael Warleta de la Quintana
Los proyectos españoles de Émile Dewoitine
La Cuarta Promoción de Kirovabad



GENEVA



3 PRESENTACION

LAS BODAS DE PLATA DE LA REVISTA AEROPLANO. Por Emilio Dáneo Palacios. **4**

18 NOTAS PARA EL CENTENARIO DEL TORRES QUEVEDO Nº 1, PRIMER DIRIGIBLE ESPAÑOL (1907-2007). Por Carlos Lázaro Ávila.

I CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE NARCISO BERMÚDEZ DE CASTRO ZAFRA-VÁZQUEZ.

Por Miguel García-Valenzuela Bermúdez de Castro. **24**

30 EL NACIMIENTO DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA DE COMBATE. RASTIKERMIN, 22 DE DICIEMBRE DE 1921.

Por Enrique Gudín de la Lama.

FAUSTO ARTURO IGLESIAS, LA LLAMADA DE LA SANGRE. Por Santiago Guillén González y Antonio Montero Roncero. **46**

60 ISMAEL WARLETA DE LA QUINTANA. APUNTES BIOGRÁFICOS. Por José Warleta.

LOS VUELOS DE REIN LORING A FILIPINAS. Por Jesús Salas Larrazábal. **90**

96 ICONOGRAFÍA DE LA AERONÁUTICA. Por Adolfo Roldán Villén.

LOS BREGUET XIX REPUBLICANOS EN EL AERÓDROMO DE ANDÚJAR (JAÉN). Por Rafael Permuy. **108**

122 LA CUARTA PROMOCIÓN DE KIROVABAD. Por Rafael de Madariaga.

LOS PROYECTOS ESPAÑOLES DE EMILE DEWOITINE. Por Julián Oller. **140**

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica

Edita



Dirección y Redacción: IHCA – Princesa, 88 bis – 28008 MADRID – ESPAÑA

Teléfono: 91 550 39 10

Depósito Legal: M.20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-07-035-4 (en papel) / 076-07-034-9 (en línea)

Impresión: Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (CECAF)

Suscripción: 7,21 euros; Número suelto: 9,62 euros; Extranjero: 9,62 euros, más gastos de envío

NORMAS DE COLABORACION

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

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

Dirección: **José de Aza Díaz**
Coordinación: **Antonio Rodríguez Villena**
Redacción y Diseño: **Antonio Alonso, Juan Medina, Maite Dáneo.**
Portada e ilustraciones: **José F. Clemente Esquerdo.**

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

PRESENTACIÓN

Querido lector, hoy me cabe el honor y la satisfacción de presentar el número vigésimoquinto de AEROPLANO. Desde aquel mes de Junio de 1983 en el que el entonces Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas (IHCA), General Abundio Cesteros, presentaba ilusionado el primer número de AEROPLANO, han pasado veinticinco años en los que el IHCA ha venido cumpliendo puntualmente con el compromiso contraído con nuestros lectores de publicar cada año un número de dicha Revista; respetando escrupulosamente las normas establecidas de publicar solamente aquellos trabajos de investigación, sobre la historia y cultura aeronáuticas españolas, que tuviesen interés, calidad y valor histórico. Tales circunstancias han hecho que AEROPLANO tenga hoy día un reconocido prestigio nacional e internacional que, unido a que es ya una revista totalmente consolidada, haga sentirnos optimistas de cara al futuro. Así pues, por tal motivo queremos mostrar nuestro orgullo de haber conseguido la plata y, así mismo, queremos mostrar nuestra predisposición a seguir trabajando en la misma línea para alcanzar nuestra próxima meta, el oro.

Pero nada de todo esto hubiera sido posible sin el trabajo y esfuerzo de nuestros colaboradores, redactores, diseñadores, ilustradores y de otros muchos que de forma desinteresada nos dieron su apoyo e hicieron realidad este proyecto. Nuestro agradecimiento más sincero a todos ellos, a los que pido desde aquí que sigan trabajando y apoyándonos como hasta ahora.

Por otra parte y en cuanto a las características propias de este vigésimoquinto número, podemos concretar que, dado que es un año rico en efemérides, el lector encontrará una serie de artículos que nos lo recuerdan y realzan. Así tenemos los trabajos realizados sobre: 25 Aniversario de AEROPLANO, 50 Aniversario de la Guerra de Ifni (al que dedicamos la portada), 75 Aniversario del vuelo de Reing Loring a Manila y Centenario del nacimiento de Bermúdez de Castro. Se recogen además en este número biografías de personajes ilustres, pioneros de nuestra aviación, y se completa con una serie de artículos de gran valor histórico que hacen finalmente de este ejemplar el AEROPLANO digno del aniversario que conmemoramos. Solo nos queda desearos que disfrutéis con la lectura de este número, que estamos seguros que os deleitará una vez más al tiempo que difundimos unos hechos relevantes de nuestra rica historia de la Aviación española..

JOSÉ DE AZA DÍAZ
General Director del IHCA
Madrid, julio 2007



Las Bodas de Plata de la Revista **AEROPLANO**

EMILIO DÁNEO PALACIOS
Coronel de Aviación

Una publicación dedicada a rememorar las hazañas, logros y acontecimientos más importantes de la historia de nuestra aviación era algo que desde hacía tiempo se venía echando de menos en nuestro Ejército del Aire y su inexistencia era indudablemente una de las causas de que esas hazañas y logros fuesen prácticamente desconocidos a nivel internacional y no figurasen reseñados con el valor e importancia que tenían en la gran historia de la Aviación Mundial. Sí se habían publicado algunos libros en los que los protagonistas de algunos de esos hechos habían relatado sus experiencias, existió en los años veinte del pasado siglo la Revista Aérea y se habían publicado los dos primeros tomos de la Historia de Gomá, pero todo ello con una difusión local y muy limitada. De hecho parecía como si a nuestros aviadores les resultara indiferente todo lo relacionado con la Historia.

Serían las circunstancias las que vendrían a dar solución a este problema. En el año 1980 fue creada la Comisión Nacional de Historia Militar, encargada de coordinar las

actividades de los Servicios Históricos de los tres Ejércitos, bajo la presidencia del director del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Convocados los jefes de dichos servicios para una primera reunión, al Ejército del Aire le sorprendió sin contar con tal Servicio. Existían como organismos dispersos y sin relación entre sí, el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, el Archivo Histórico del Ejército del Aire y la Biblioteca Central.

La Secretaría Militar del jefe del Estado Mayor del Aire, dirigida entonces por el general Abundio Cesteros, tomó conciencia del problema y propuso emprender las acciones y actividades que pudiesen llegar a darle solución, pero no una simple solución orgánica y de boletín oficial, sino una puesta en marcha de los estudios y realizaciones que luego pudieran cristalizar en un verdadero Servicio Histórico. El plan propuesto obtuvo la aprobación y apoyo del jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Emiliano Alfaro Arregui, y se comenzó por agrupar a una serie de investigadores que trabajaban particularmente y dispersos en el estudio de acon-



Portada del primer número de *Aeroplano*.



Durante una reunión de los miembros del Seminario de Estudios Aeronáuticos.



Aeródromo de campaña en la Guerra de África. Dibujo de Cuevas.

tecimientos concretos de nuestra historia aeronáutica, en un organismo de carácter provisional que se creó al efecto, el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos (OM nº 3/81, BOD nº 8, de 17 de enero de 1981). Luego, dos años más tarde, este organismo acabaría transformándose en el Instituto de Historia y Cultura Aérea, al que se unieron el Museo, el Archivo Histórico y la Biblioteca Central para formar el Servicio (RD 1632/83). Todo este proceso lo explica minuciosamente el general Leocricio Almodóvar en su artículo titulado "El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire", publicado en el número 15 de esta revista *Aeroplano*.

La primera tarea del Seminario consistió en plantearse tareas en las que trabajar. Precisamente se había publicado un libro en el que se criticaba acerbamente el vuelo del Plus Ultra a Buenos Aires y se embarraba la figura de Ramón Franco, su principal protagonista, y el propósito inicial de restablecer la verdad histórica acabó transformándose en el estudio y redacción por diversos autores del libro "Grandes Vuelos de la Aviación Española", que se publicaría conjuntamente con Espasa Calpe.



Ratas y Chatos. Dibujo de Clemente.

Además, dado que en 1983 se cumplían los cincuenta años del vuelo de Barberán y Collar, en el "Cuatro Vientos", a Cuba y Méjico, acabado trágicamente, se programó una celebración extraordinaria del cincuentenario con diversos y brillantes actos en Madrid y Sevilla. En Madrid concretamente se montó una exposición de la Historia de la Aviación en el Centro Cultural Conde Duque, donde se celebró además un ciclo de conferencias, culminando los actos con un festival aéreo en Cuatro Vientos, seguido de una comida en su pabellón de oficiales. Se logró reunir para que asistieran a esos actos a un grupo de protagonistas supervivientes

de la época heroica de nuestra Aviación: los tenientes generales González Gallarza, Fernández Longoria, Rubio y Vives, el general Laviña, los aviadores Juan Ignacio Pombo que realizó en solitario el vuelo en avioneta Santander-México y Ernesto Navarro que llevó a cabo el vuelo directo Madrid-Canarias, y el ingeniero Aguilera que había participado en la construcción del avión "Cuatro Vientos". En Sevilla se inauguró un monolito en recuerdo de la gesta del Cuatro Vientos, tras una misa de campaña y un acto de Jura de Bandera, a continua-



Ratas contra Fiats. Dibujo de Clemente.

ción del cual se celebró un festival aéreo. Como acto final el teniente general Serrano de Pablo pronunció una conferencia en el Círculo de Labradores.

Precisamente al finalizar la comida celebrada en el Pabellón de Oficiales, el Palace, del aeródromo de Cuatro Vientos, se presentaron oficialmente el libro "Grandes Vuelos de la Aviación Española" y el primer número de la revista *Aeroplano*. Era el día 19 de junio de 1983.

Así que podemos decir que en esa fecha nacía la revista *Aeroplano*, de la que este ejemplar que ahora tenemos en las manos es el número 25. No han transcurrido exactamente veinticinco años, pero al tratarse del número 25 y ser su publicación anual, nadie podrá protestar si consideramos que con él se pueden celebrar las Bodas de Plata de la Revista. Porque aquella fue la fecha del parto, pero su gestación, así como la del libro de los Grandes Vuelos y la preparación y programación de todos los actos de la celebración del cincuentenario del vuelo de Barberán y Collar, primeras actividades del Seminario de Estudios Históricos, exigieron, en los años 1981 y 1982, la dedicación entusiasta y fuera de las horas de servicio, de aquel primer grupo de historiadores y de interesados en el tema, en multitud en reuniones, muchas de ellas celebradas en el castillo de Villaviciosa de Odón, sede del Archivo Histórico.

Ciñéndonos a la revista *Aeroplano*, la idea de contar con una revista de este tipo ya venía rumiándose en la mente de algunos que sentíamos una sana envidia al hojear otras revistas extranjeras de carácter histórico aeronáutico. Así, al

crearse el Seminario de Estudios Aeronáuticos, surgió como uno de sus primeros frutos la decisión de crearla. Pues no todos los trabajos de investigación histórica que se realizaran tendrían volumen suficiente como para plasmarse en un libro y por otra parte, una revista atractiva siempre lograría a través de suscriptores y de compradores ocasionales, la máxima difusión.

Como director que yo era entonces de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, me correspondió la tarea de concebir y poner en marcha la nueva revista. Conté para ello con la colaboración entusiasta de los entonces capitán José Clemente Esquerdo y teniente Antonio Alonso Ibáñez. Desde un principio estuvimos convencidos de que no debería limitarse a ser una clásica revista de campañas militares, en ella tendrían que tener entrada también la Aviación Civil y la industria aeronáutica, tan unidas a lo largo de toda la historia de nuestra aviación a su rama militar. El formato debería ser grande para reproducir bien las fotografías, que constituyen documentos básicos de nuestra historia, y la presentación y maquetación todo lo cuidada y perfecta posible para hacerla atractiva.

Se planteó el problema de los colores dominantes en su presentación. Uno de ellos tenía que ser indudablemente el sepia para remarcar su carácter de histórico y como reflejo de antigüedad. Pero era necesario encontrar otro color que combinara bien con el sepia y al mismo tiempo reforzaría su personalidad. Alonso y yo, junto con los especialistas de la imprenta, ensayamos multitud de combinaciones sin éxito,

hasta que surgió la idea luminosa en el lugar más inesperado. Fue precisamente el color verde del alicatado del local de los servicios de la Secretaría Militar, y ha funcionado, al menos eso creo yo; por lo pronto se ha venido utilizando en los veinticinco números publicados.

Su nombre, *Aeroplano*, fue también elegido para resaltar su carácter histórico, ya que había sido ese nombre, *aeroplano*, el utilizado en nuestro idioma para designar a esos artilleros más pesados que el aire que con sus vuelos pusieron en marcha la era aeronáutica de la historia de la humanidad.

Desde la aparición de su primer número la revista atrajo la atención de todos los interesados de alguna manera en la historia de la aviación, unos porque ya tenían la experiencia de haber dedicado esfuerzo y tiempo a la investigación histórica aeronáutica, otros porque las posibilidades que ponía en marcha la existencia de la revista despertaron su vocación y

muchos simplemente porque habían sido protagonistas o testigos de hechos y acontecimientos que consideraban dignos de ser conocidos y recordados. El hecho es que en estos veinticinco números han sido más de cien los colaboradores, literarios o gráficos, que han aportado sus trabajos a la revista, algunos de ellos con tal frecuencia que son pocos los números en que sus nombres no aparecen en el índice.

Desde que existe la aviación la acción aérea ha estado presente en todas las guerras que en el mundo han sido durante el pasado y extremadamente violento siglo XX, y algunas de ellas han afectado, de una forma o de otra, a nuestra patria. Precisamente la aviación militar española fue pionera en la acción bélica al participar, ya al comienzo de la segunda década del siglo XX, en la guerra de Marruecos en el norte de África. Luego, en la Guerra Europea del 14, en la que se establecieron los principios de la doctrina aérea, fueron



*Escuadrilla Azul.
Dibujo de Goñi.*

concretándose, fruto de la experiencia de los primeros combates, las misiones específicas de la aviación en la guerra, al tiempo que la industria se esforzaba en diseñar los aviones adecuados para cumplirlas. Si bien nuestro país se mantuvo neutral y no intervino en esa guerra, no cabe duda de que la gran transformación experimentada en ella por la aviación, afectó a sus ideas, organización y dotación de material. Apuntan en esta dirección y son reveladores los artículos de José Warleta Carrillo sobre el nacimiento de la aviación de caza y su repercusión en España.

Más tarde, nuestra Guerra Civil nos deparó dos aviaciones enfrentadas, a las que sumaron sus aportaciones de hombres y material los aliados de uno y otro bando. En ella, a las modalidades de empleo ensayadas en la Guerra Europea se sumaron nuevas iniciativas que también se tradujeron en cambios estratégicos, tácticos y orgánicos tanto en una como en otra fuerza aérea, al tiempo que surgían y se consagraban nuevas personalidades, que destacaban por sus éxitos en combate, en el mando, la organización o las realizaciones industriales.

Poco después, se produjo la Gran Guerra Mundial, en la que España también se mantuvo neutral, aún cuando hubo unidades españolas que combatieron en Rusia encuadradas en la Luftwaffe, y también voluntarios españoles que combatieron como miembros de la aviación rusa. El extraordinario desarrollo y evolución alcanzado por la aviación en esta guerra se reflejó en las fuerzas aéreas de todos los países y naturalmente también afectó, decisivamente, aunque con cierta demora y tras la firma del acuerdo de España con los Estados Unidos, a nuestro Ejército del Aire.

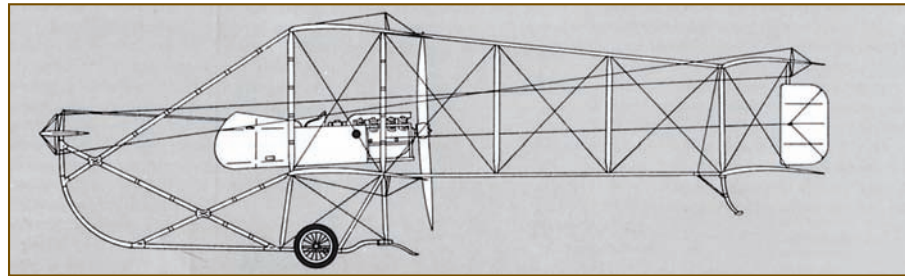
Toda esta actividad de la aviación en la guerra ha tenido su eco en los contenidos de la revista *Aeroplano*. En primer lugar han dedicado su atención a la guerra de Marruecos, ya tratada bastante exhaustivamente por Gomá en su *Historia de la Aviación española*, Eduardo Álvarez Varela con el artículo "Nuestra aviación en Marruecos" y más específicamente con el del desembarco de Alhucemas; Julián Oller con los aviones de Abd-el-Krim; y sobre todo Emilio Herrera Alonso con varios trabajos: "El cerco de Afran, con la decisiva actuación de la aviación"; "La aviación en el socorro a Tifarautin"; "La aviación en la retirada de Annual"; y "El día de Aneira", artículos que culminaron con el de "Once laureados en Ma-

rruecos", y Carlos Lázaro Ávila sobre las primeras acciones nocturnas de la aviación española.

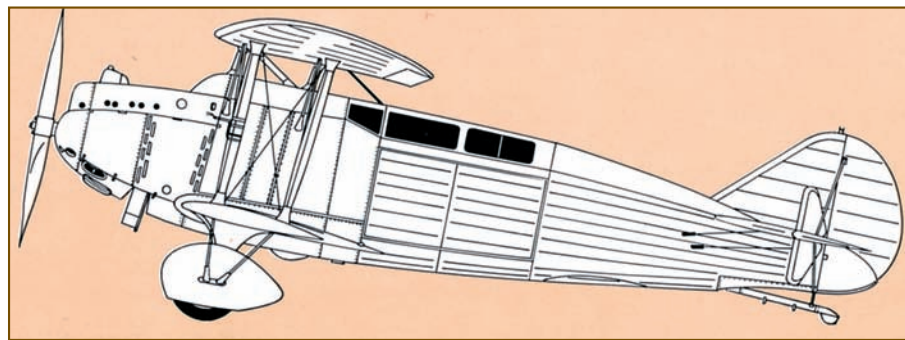
Como una segunda fase de esta guerra con Marruecos, tenemos los conflictos de Ifni y el Sáhara en los años cincuenta, que nos relatan Mariano Fernández Aceituno con su artículo "La aviación en el Sáhara", Emilio Herrera con "Ifni 1957: 18 días cruciales", y Mariano Gómez Muñoz con la actuación de la Primera Bandera de Paracaidistas del Aire en el Sáhara, unidad cuya historia y organización ya había expuesto anteriormente en su artículo "Memoria de la Primera Bandera Paracaidista del Aire".

Lógicamente, se presta la máxima atención a nuestra guerra civil con multitud de artículos, entre los que destacan los que le dedica el que ha sido el principal historiador de la participación de la aviación en ella, Jesús Salas Larrazábal, com-

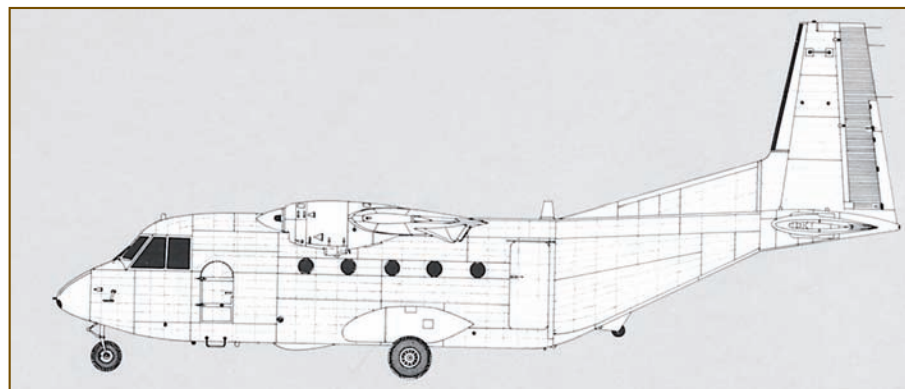
enzando por la batalla de Guadalajara, siguiendo con la del Jarama, la batalla aérea de Madrid, la lucha aérea en Aragón, unos comentarios a los artículos de Estanislao Abellán sobre los "Chatos" en España, y siguiendo con la actuación de los DO-17 de la Legión Cóndor, para publicar como colofón, en el número 21 de la revista, dedicado en cierto modo al recuerdo del centenario de la aviación, uno titulado simplemente "La Guerra Civil". Acaba la dedicación de Salas a este tema concreto con uno sobre la Legión Cóndor en 1938. Pero no se limita la atención de Salas a la actividad bélica en la Guerra Civil, sino que dedica además otros varios artículos a la aportación extranjera de material aéreo, tanto a la República como al bando nacional. Aunque sea un tema distinto, no po-



Perfil del Maurice Farman MF.7.



Perfil del Breguet XIX.



Perfil del Aviocar.

demos ignorar el que escribe González Betes sobre un hecho que tampoco es propiamente bélico, como es el histórico vuelo del "Dragon Rapide" que trasladó al general Franco de Canarias al norte de África.

Completan la labor de Jesús Salas en este tema de la Guerra Civil, además de Estanislao Abellán, que a sus artículos sobre los "Chatos" agregó otro sobre los JU-52/3m; Rafael de Madariaga con dos artículos, uno sobre los "Bacalaos", Dornier 17, durante la guerra, y otro de apuntes para la historia de los Natachas; Cecilio Yusta Viñas nos relata el episodio de Carlos Vara de Rey en Tablada, al comienzo del alzamiento; Joaquín Calvo Diago escribe sobre la segunda escuadrilla de "Chatos"; José Pla Blanch recuerda el último



Dibujo de Goñi de Emilio Herrera.

combate de los Natachas en Cataluña; el Diario de Comas, aviador republicano, aporta con sus anotaciones diarias un punto de vista particular, que matiza Jesús Salas; Lluís Corominas habla de la actuación de los Hispano Nieuport 52; Antonio Rafeles Gil, "Saviñana. Alas Rojas"; Canario Azaola comenta la adquisición de los Caproni por el mando nacional y Emilio Herrera con "Viriatos do Ar" sobre la participación de aviadores portugueses en la guerra que sería completado por otro de José Luis de Mesa sobre voluntarios extranjeros, con una exposición exhaustiva de los de distintas procedencias y diferente encuadramiento en uno u otro bando. Emilio Herrera ya había publicado, como prólogo a la Guerra Civil, su artículo sobre la actuación de la aviación en Asturias durante la revolución de octubre de 1934. Y si este último artículo era el prólogo, podemos considerar como epílogo el de Salas sobre la actuación en Rusia de las escuadrillas expedicionarias, el de Rafael de Madariaga sobre los aviadores españoles en la Unión Soviética y por último el de Jorge Fernández Coppel siguiendo la pista a la actuación de los miembros de la Legión Cóndor en la Segunda Guerra Mundial.

Pero no termina este tema bélico con los artículos reseñados, pues entre los más de ochenta personajes que figuran con sus nombres y apellidos, a lo largo de estos veinticinco números de *Aeroplano*, por su relación de una u otra manera con nuestra aviación, figuran una serie de ellos en los que su actuación más destacada ha sido precisamente la guerrera, como son: el capitán Boy, un héroe en Marruecos, caído en acto de servicio; Ángel Salas, destacado en España y luego en Rusia; igual que Gonzalo Hevia, Abundio Cesteros, fundador del Seminario de Estudios Históricos y luego del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, y Ramón Gavilán, todos ellos además pioneros luego de la aviación a reacción en nuestro país. Pilotos de la República: Juan Antonio Ibarche, José María Bravo, Leopoldo Morquillas y Leocadio Mendiola, que desempeñaron un papel destacado en la guerra

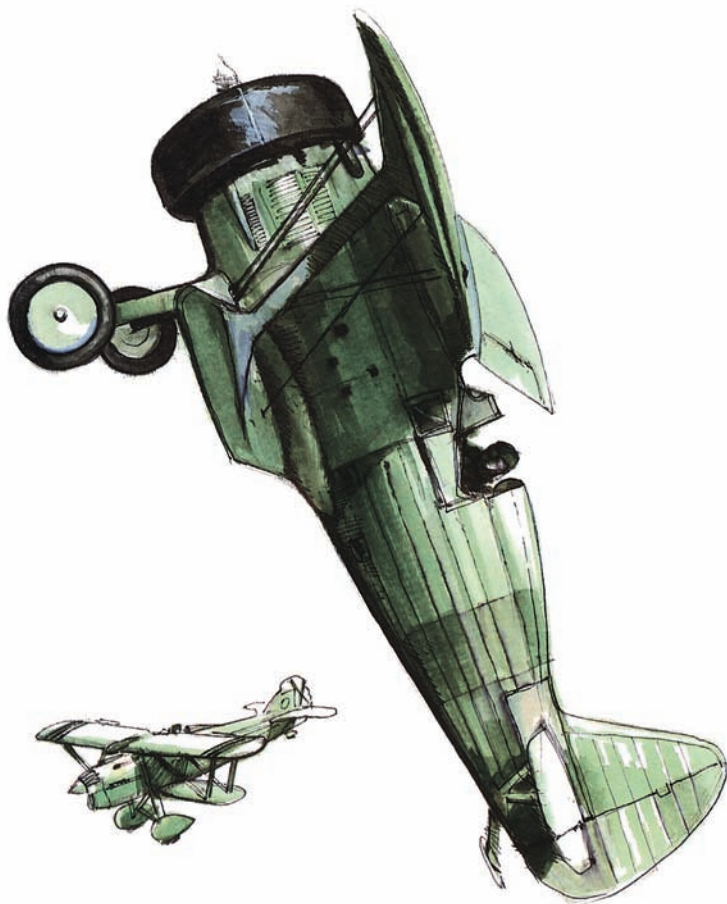
de España y luego en Rusia, durante la guerra mundial. Adolf Galland, un as alemán de la Legión Cóndor y luego en la Segunda Guerra Mundial, igual que el ruso Mijail Yakushin, sólo que en sentido contrario; sin olvidar a Rodolphe de Henri-court de Grenne, piloto belga que combatió en la aviación nacional, ni a Julita, piloto rusa que lo hizo en las filas republicanas. También se citan en *Aeroplano* las historias de algunos personajes que habiendo brillado antes por sus servicios y méritos aeronáuticos tuvieron un final trágico como consecuencia de la Guerra Civil, como Rafael Martínez Esteve, Virgilio Leret y Antonio Gudín, o marcharon al exilio, como Emilio Herrera Linares, uno de los puntales, como piloto y como técnico, de los primeros tiempos de nuestra aviación, y el que fue jefe de la Aviación Republicana, Hidalgo de Cisneros.

De todas formas, raro es el personaje que ha merecido figurar, bien como semblanza o ya como entrevista, en las páginas de *Aeroplano*, que no interviniera, en una u otra forma, en la Guerra Civil. Uno de los más destacados por haber sido testigo de toda la historia de nuestra aviación, fue el teniente general Francisco Vives, conocido por todo el mundo como Paco Vives, hijo del coronel Vives, fundador del Servicio de Aviación en España. Paco Vives estuvo en Marruecos, colaboró desde Cuba con Mariano Barberán en la preparación del vuelo del Cuatro Vientos y luego en su desarrollo posterior; fue testigo de los primeros momentos de la sublevación del 36 en Tablada, secuencias que relata en una de las tres entrevistas que se le publicaron en distintos números de esta Revista; participó destacadamente en la Guerra Civil y luego en el desarrollo del Ejército del Aire durante sus primeros años, y fue entusiasta colaborador, desde un primer momento, del Seminario de Estudios Aeronáuticos y luego del Instituto, poniendo a disposición de estos todo su archivo de documentos y el de sus propios recuerdos.

No podían faltar en esta Revista los nombres de el Infante Don Alfonso de Orleans, de tan dilatada y brillante vida aeronáutica; Mariano Barberán, uno de los aviadores más inteligentes y preparados de los primeros tiempos, desaparecido



Dibujo de Goñi de la Torre de Mando de la Base Aérea de Cuatro Vientos.



Clemente

Fiats y Chatos. (Dibujo Clemente).

trágicamente en la catástrofe del Cuatro Vientos; Juan de la Cierva Codorniú, quizá el más famoso inventor de la historia de nuestra aeronáutica; junto al que no desmerece Eduardo Barrón, el más prolífico proyectista español de la primera época; José Ansaldo, un verdadero mito aeronáutico; Teodosio Pombo, un piloto de leyenda; y figuras destacadas de la Aviación Comercial como Indalecio Rego, Premio Edward Warner; Carlos Texidor y Luís Dávila como pilotos, o bien Juan Viniegra cuya historia como gestor coincide con la de Iberia. Brillaron también Tomás Castaño, al proclamarse campeón mundial de acrobacia aérea; Fernando de Juan Valiente, piloto de pruebas de la Hispano; Sebastián Almagro, campeón de vuelo acrobático sin motor y como empresario y Enrique Mapelli, eminencia en el derecho aeronáutico. No olvidemos tampoco la figura de Ramón Salas Larrazábal, creador del paracaidismo militar en España y luego reputado historiador, especializado en nuestra Guerra Civil.

Entre los autores de algunas de las entrevistas o semblanzas publicadas citaremos a Marino Gómez Santos, Carlos Pérez San Emeterio, José Warleta, Fernando Querol, Rafael de Madariaga, Jaime Aguilar, Antonio González Betes, Ricardo Fernández de la Torre, y Martín Cuesta Álvarez, entre otros.

Al partir la revista *Aeroplano* prácticamente de cero en su publicación de las gestas, datos, hechos y acontecimientos de nuestra historia aeronáutica, no podían faltar en ella aquella primera fase de la Aerostación ni el relato de cómo se vivió en las ciudades españolas el espectáculo de ver volar por primera vez un aeroplano.

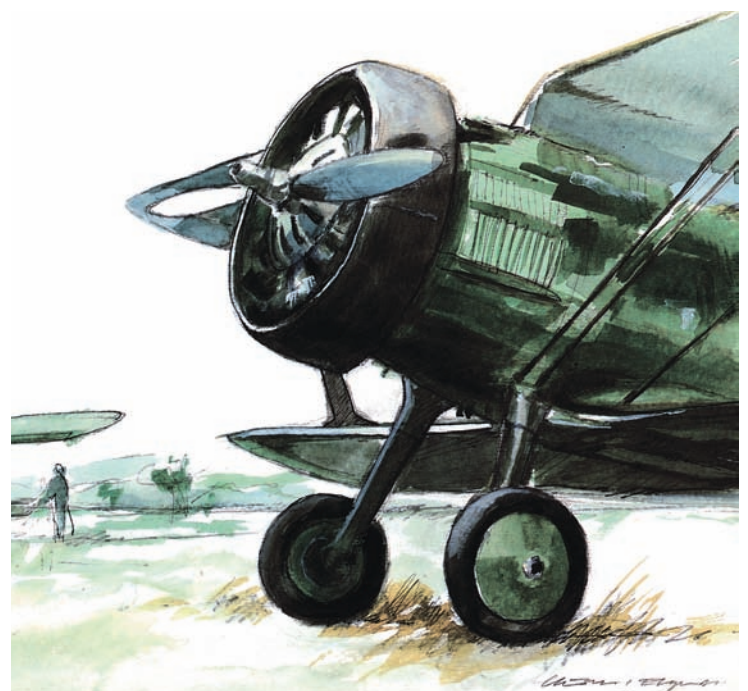
Una de las personas que más atención ha prestado en España a la Aerostación, fue sin duda Ricardo Fernández de Latorre. Su aportación a *Aeroplano* consistió en cuatro artículos muy documentados: "Los globos en la conquista del aire, I y II"; "Dos siglos del primer vuelo" y "España y los dirigibles". Participa también Emilio Herrera Alonso, cuya curiosi-

dad le lleva a investigar todos los temas, con dos artículos: "De Pau a París en globo" y "Melilla 1909. La aerostación en campaña". Vicente García Dolz contribuye con otros dos: "Guadalajara. 1896-1909. Milicia, aerostación y ciencia" y "El trienio crítico: 1909-1911. (Del globo al aeroplano)". Completa el tema Nicolás Salas con "Sevilla y el Zeppelin".

No sé si será fácil comprender ahora la impresión que causaron aquellos primeros vuelos en nuestras ciudades. Yo, que ya tengo bastante edad, recuerdo perfectamente como, cuando era niño, todo el mundo se detenía a escudriñar con curiosidad el cielo cuando se oía el ronroneo de un avión. El principal investigador y relator de esos episodios en la Revista ha sido Antonio González Betes, con sus artículos sobre la "Investigación de los primeros vuelos", y los de los primeros vuelos en Asturias, Toledo y Valladolid, que completa con uno sobre los primeros aeródromos en Asturias. Colaboran también en el tema: Jaime Montoto, con "Principios de la aviación en África"; Fernando Querol, con "Historia aeronáutica granadina"; Vicente García Dolz, con "Aquellos primeros aviadores en España"; Ricardo García de Celis Borrell, que nos relata el primer vuelo de un avión en Canarias; Lluís Corominas se refiere a los comienzos en Baleares; Ricardo Fernández de la Torre glosa el ochenta aniversario de la carrera París-Madrid, y Emilio Herrera se interesa por la Aviación Militar en el África Occidental.

Luego, ya sobre la época gloriosa de la aviación, se trata de la participación española en los grandes vuelos en que el avión atravesaba por primera vez continentes y océanos, uniendo puntos del globo separados hasta entonces por miles de kilómetros y semanas o meses de viaje.

Precisamente el motivo principal que puso en marcha la preparación por el Seminario de Estudios Históricos de todos los actos celebrados en junio de 1983, en uno de los cuales se presentó el libro de los grandes vuelos y el primer número de la revista *Aeroplano*, fue, como ya se ha dicho, la celebración del cincuentenario del vuelo de Barberán y Collar, y naturalmente la revista le ha dedicado la atención que la gesta se merece. En el primer número se publica el artículo de Antonio González Betes, "Gloria y tragedia del vuelo Sevilla-Cuba-Méjico", al que completará más tarde, en el número 22, con "Dos entrevistas para la historia", en el que analiza el vuelo del Cuatro Vientos entrevistando a dos personajes cla-



Los Chatos en España. (Dibujo Clemente).



Dibujo de Goñi sobre ovnis.

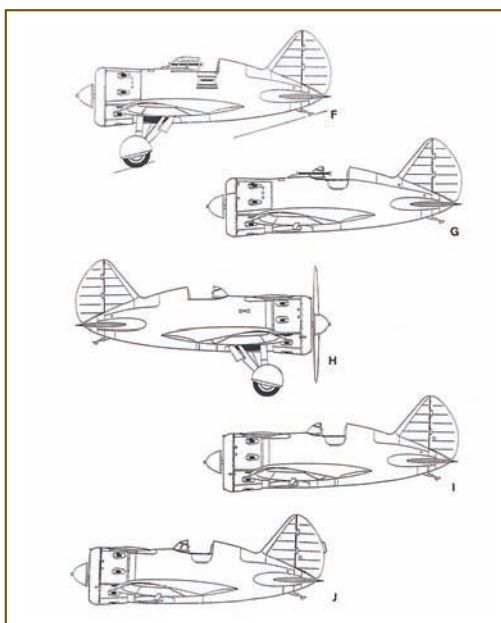
ve, el general Vives que lo vivió desde Cuba y el ingeniero Aguilera que participó en CASA en la construcción del avión. Y es complemento importante la conferencia magistral que pronunció el Consejero Togado del Aire, José María García Escudero sobre "El mundo en 1933" en el ciclo que se celebró en los locales del Conde Duque, en la que analiza el ambiente de aquel momento histórico con todo rigor. Esta conferencia fue publicada en el número 2 de la Revista.

De otros vuelos tenemos "Los recuerdos de un hijo. A propósito del vuelo de la Patrulla Atlántida", escrito por Natalio Grande, hijo de uno de los protagonistas. "El raid aéreo a Buenos Aires", por Rafael Fernández de Castro y Pradera. "El día en que Elcano volvió a Filipinas", de Miguel Portilla. Por último, "Evocaciones históricas de dos gestas: Plus Ultra y Elcano", escrito por Ricardo Fernández de la Torre tras su visita a los escenarios finales de ambos vuelos. Se complementa esta época con los artículos que dedican José Clemente y Jaime Aguilar a las marcas aeronáuticas nacionales.

También figuran en esta colección de Aeroplano las historias de los aeródromos y bases sin los cuales no habría sido posible la actividad aérea y visto las publicadas en la Revista sería difícil pensar que hayan quedado muchas en el tintero. Tal vez se podrían echar de menos la Base Aérea de Torrejón y

trabajos de cierta extensión sobre los aeropuertos civiles, como Barajas, el Prat y el de Palma de Mallorca que con otros varios vienen acumulando, en las últimas décadas los mayores porcentajes del tráfico comercial.

Ciñéndonos a los que sí aparecen, tenemos, ya en el primer número de Aeroplano, la historia del aeródromo de Los Alcázares, por Jesús Amurrio, y luego, sucesivamente, el "Rompedizo" en Málaga, por Antonio Fuentes Vélez; Matacán, por Francisco Novales; los primeros aeródromos de Madrid, por González Betes; Cuatro Vientos, de José Ramón Sánchez Carmona; Getafe, sus primeros veinticinco años, también de Antonio Fuentes; otro de Betes, Cabo Juby; el aeródromo de campaña de Navia, por Rafael de Madariaga; la base de hidros de Pollensa, éste por Emilio Herrera; la Base Aérea de Jerez, por José Clemente; la Base Aérea de Tablada, también de Clemente. Un artículo de carácter general, de Alejandro Soriano Ocaña, titulado "Aeródromos, aeropuertos y bases aéreas. 1911-1995", que subsana en cierto modo la falta que yo acusaba al iniciar este tema. Siguiendo con los aeródromos militares, citaremos los de Manises, que trata José Miguel Salas Lluch; Morón, por Rafael de Madariaga, que también escribe el de León; por último, el de Alcantarilla, de Ángel García. Acaba esta serie con un estudio técnico de Martín Cuesta, "Aeródromos militares/civiles, bases aé-



Perfiles del Polikarpov I-16. Los cuatro perfiles corresponden a las versiones siguientes: F) Tipo 5 con la cubierta de cabina en posición abierta, corrida hacia adelante, y la portezuela también abierta; G) Tipo 6 en vuelo, con el tren retraído; H) Tipo 10 con motor M-25 A, del costado de estribor; I) Tipo 10 standard o SAF-15, con las ruedas principales recogidas; J) "Rata" de los construidos en España, con los últimos cambios aplicados en Tablada: nuevo parabrisas, apoyacabezas más alto y compensador de timón.

reas y aeropuertos. Infraestructura y radio ayuda”, y un recuerdo nostálgico de la “Casa del Mar y alrededores”, cuna de la Aviación Naval y de la aeronáutica catalana por Javier Sánchez Lladó.

Por lo que se refiere a historias de unidades la relación no es tan exhaustiva, quizá porque muchas de ellas habrán sido citadas en los relatos bélicos o en la historia concreta de los aeródromos. En este campo destacan los trabajos realizados por Rafael de Madariaga sobre las Escuelas de Caza, comprendiendo Gallur, Villanubla, Reus y Morón, completados con otro artículo sobre las Escuelas de Caza republicanas. Gerardo García Gutiérrez recuerda precisamente los antiguos cursos de caza con el Fiat 32 y los primeros tiempos de la Escuela de Reactores. Ruiz Nicolau y Madariaga escriben un artículo apasionado sobre la historia de los F-104 en España. Y es muy completa la atención que se dedica a la historia de los Sabres, con cinco artículos sobre las unidades: “El Ala de Caza nº 1” de Javier Bautista Jiménez; “El Ala de Caza nº 2” de José Pérez Cruz; “Los sabres de Morón”, de Madariaga; “El Sabre en Mallorca. 41 Escuadrón. Ala 4” por Guil Pijuan y “El F-86 Sabre en la Escuela de Reactores” por Jorge Mora. Artículos sobre los Sabres complementados por los dos de Leocricio Almodóvar sobre la Patrulla ASCUA y el de Rafael de Madariaga “Un día en la vida de cien pilotos de Sabre”, en el que detalla todos los pormenores de la preparación y realización de un desfile de la Victoria.

De las primeras unidades de la guerra de África, tenemos el artículo de Vicente García Dolz, titulado “La Escuadrilla de Zeluán”, que se podía haber incluido también en los párrafos dedicados a esa guerra en *Aeroplano*. Luego, ya situándonos en otra época, José Carlos García Verdugo publica su artículo sobre la Escuadrilla 89/41 de Guinea Ecuatorial. Y pasando ahora a centros de enseñanza, José Parejo Linares escribe sobre la Escuela de Especialistas de Málaga, los “gurripatos”; Rafael de Madariaga, incansable, aporta un trabajo muy completo sobre la Academia de Aviación de León, donde se transformaron las promociones de oficiales procedentes de la guerra, y Rafael Mellado Pérez lo completa con “Cincuenta años de la Academia General del Aire”. Y ya que de personal se trata, incluiremos para terminar, “La creación del Cuerpo de Sanidad del Aire”, de Manuel Martínez Cerro.

Capítulo importante en la historia de nuestra aviación ha sido lógicamente el del material que la ha dotado, cuya des-

cripción y vicisitudes ocupa buena parte de las páginas de *Aeroplano*. Pese a que desde el principio la dotación de aviones en nuestras unidades viene siendo preferentemente de procedencia extranjera, nuestra industria siempre realizó un gran esfuerzo, no siempre con éxito, por capacitarse lo suficiente como para satisfacer nuestras necesidades, esfuerzo en que las variaciones de la situación mundial, como las liquidaciones de material tras dos guerras mundiales, han supuesto con frecuencia grandes obstáculos que vencer. Artículos como el que nos habla del setenta y cinco aniversario de Construcciones Aeronáuticas, de José Luis Tejo González y José Antonio Martínez Cabeza, y el de Antonio González Betes, sobre el sesenta aniversario de la creación de la ingeniería aérea española, nos dan una cierta panorámica sobre

la evolución industrial y técnica, y las vicisitudes sufridas a lo largo del tiempo, panorámica que resultará especificada con los trabajos publicados sobre los proyectos de aviones españoles, primero los de Barrón y La Cierva, y luego los ya más modernos de Construcciones Aeronáuticas, la Hispano Aviación e Iberavia, luego AISA, fundamentalmente. De estos, tenemos trabajos numerosos y completos de José Luis López Ruiz y José Luis Tejo, miembros del equipo de proyectos de CASA, sobre los aviones: Alcotán, Halcón, Azor, C-212 Aviocar, CN-235 y C-101 Aviojet. Es un complemento el artículo de Martínez Cabeza sobre el cincuentenario del primer vuelo del AZOR. Juan del Campo Aguilera, detalla los proyectos de los aviones I-11, I-115 y I-11B, iniciados por Iberavia SA, que en 1952 pasó a depender de Aeronáutica Industrial, AISA. La historia del “Saeta”, de Hispano Aviación, la

relata Juan Antonio Guerrero Mesa en el artículo “La dentición del Saeta”. Otro artículo de José Luis Tejo, titulado “Prototipos españoles: el autogiro”, recorre todo el proceso creativo de La Cierva; el de Alfonso del Río, “El autogiro La Cierva C-30A, matrícula LV” trata de los intentos para introducirlo en Argentina; y luego el de los posteriores proyectos de aeronaves de alas rotatorias de AISA, no culminados con el éxito, que relata José Antonio Delgado Vallina. Podemos considerar que completa esta serie, el del primer helicóptero construido en España, la Libélula Viblandi, que desarrolla Adolfo Roldán.

José Warleta es el autor de los artículos que nos hablan de los principales modelos que dotaron la aviación española de los comienzos: “Los Farman de los primeros años”, “El cuarteto de Havilland”, “El Dornier Wal” y “Los monoplanos Nieu-



Francisco Valiente, la última victoria de la Escuadrilla Azul. (Dibujo Cueva).



La lucha aérea en Aragón a mediados de octubre de 1937. Ataque de los Chatos a un aeródromo nacional. (Dibujo Dáneo).

port de la Belle Epoque en España y en el mundo”. Artículos todos ellos en los que se especifican y detallan sus características y evolución en los diversos modelos, al tiempo que se expone su historial, de forma que su relato es al mismo tiempo el de las vicisitudes de las unidades de que formaron parte en la guerra de África, por lo que igualmente podría haberlo recordado en los párrafos que dedico a esa guerra.

Aparte de ello, nuestra industria, antes y después de la Guerra Civil, fabricó modelos de aviones de patente extranjera, unos de los de más rendimiento fueron los Breguet, que también trata Warleta con su artículo “La serie Breguet en España”, aviones que protagonizaron muchos de los grandes vuelos españoles.

De los fabricados después de la guerra, que fueron bastantes, se ha centrado la atención de Aeroplano en el Messerschmitt 109, con dos artículos, uno de José Antonio García Pérez, “El Messer español, el CK”, y otro de San Emeterio, “Hombres y «buchones» del Ala 7”, en el que la base del relato son las vicisitudes sufridas por el avión y sus hombres en aquel Escuadrón nº 71, que mandaba el comandante Isidro Comas, el famoso “Bobito”, as de la aviación en el Grupo de Morato, que vivió todas las

aventuras de este avión en torno a Ifni y el Sáhara, y de Gando al Copero, aventuras que duraron desde 1957 a 1962 y que luego tuvieron un epílogo extraordinario con la participación de los “buchones” disfrazados de alemanes, en la película “La Batalla de Inglaterra”.

La Guerra Civil convirtió nuestros cielos en un muestrario de aviones, el diverso material recibido de distintas procedencias por republicanos y nacionales, hizo de nuestro Ejército del Aire, cuando acumuló todos sus restos al terminar la contienda, una especie de museo aeronáutico. Algunos de estos modelos se han citado ya con los artículos en los que se trataba la guerra, como los de los “bacalaos” (Dornier 17), los “chatos”, los “natachas” o los Junker 52. Posiblemente el avión tratado en la Revista más a fondo y con detalle de esta

época sea el Polikarpov I-16, “Rata” o “Mosca”, en el artículo de Rodolfo Rives Rivarola, un avión legendario que fue el principal rival de la caza nacional.

Otros han sido estudiados y seguidos avión por avión minuciosamente por José Luis González Serrano en sus numerosos artículos: “Apuntes para la historia de los «bacalaos» en la postguerra”; “El Grumman Delfín del Ejército del Aire”, “El 13 Regimiento y los JU-88”, “Detalles so-



La Escuela de Reactores en sus primeros tiempos. (Dibujo Dáneo).



Desde sus comienzos la aviación fue primera noticia para la prensa. (Dibujo Dáneo).

bre los «settantanove» españoles”, “Datos e interrogantes sobre los Heinkel 112 en España” y “Un tejano con indudable personalidad: el North American T-6”. Emilio Herrera aporta la trayectoria del hidro Heinkel 60 en el Mediterráneo y en el Estrecho, y Abellán “Los Heinkel HE-112 OB españoles”.

Al comienzo del alzamiento militar, existían avionetas propiedad de particulares o en los aeroclubs, que fueron utilizadas por el bando, republicano o nacional, que dominaba la localidad en que se encontraban. José Luis González Serrano ha investigado las aventuras vividas por algunas de esas avionetas y lo expone en su artículo “Avionetas monomotor (indicativo 30) del Ejército del Aire” y en otro posterior sobre las de más de un motor. Es el mismo tema que trata Jaime Velarde, referido a las tres “Miles Falcon” existentes en nuestro país en julio del 36, de las que una de ellas, después de múltiples peripecias, vuela aún en la Fundación Infante de Orleans. Una historia similar es la de las “Miles M-2 Hawh”, que nos relatan Rafael Permuy López y José Miguel Sales Lluch.

Otras, son historias anecdóticas, como las que nos cuenta Jaime Velarde del avión “Hotel Alfa”, un DC-3 militar americano que aprisionó el hielo y la nieve en el Ártico; rescatado al cabo de un año por unos daneses, que lo adquirieron a bajo precio, termina finalmente en Iberia, donde vuela con la matrícula EC-AHA y en el que, casualmente, yo mismo tuve ocasión de ocupar el puesto de copiloto, cuando efectuaba mis prácticas en la Compañía.

Antes de terminar con el tema del material, debemos citar artículos de tipo técnico, como “Avances tecnológicos” de

González Betes, “La era de los reactores en España” de Madariaga, “El motor de reacción de Virgilio Leret” de Martín Cuesta y “Los inicios de la inspección en vuelo de radioayudas en España”, también de González Betes.

No ha faltado en *Aeroplano* la debida atención al paracaidismo, en el que aparte de los artículos ya citados dedicados por Gómez Muñoz a la Primera Bandera Paracaidista del Ejército del Aire, en su gestación y organización y en su actuación en el Sáhara, tenemos “Los principios del paracaídas” por Rafael González Granda; y “El paracaidismo militar”, por Manuel Corral.

También ha estado presente el aeromodelismo, en dos artículos de José Gogorcena Azategui, en uno de los cuales puede verse fotografiado un futuro teniente general, con pantalón corto, presentando su maqueta.

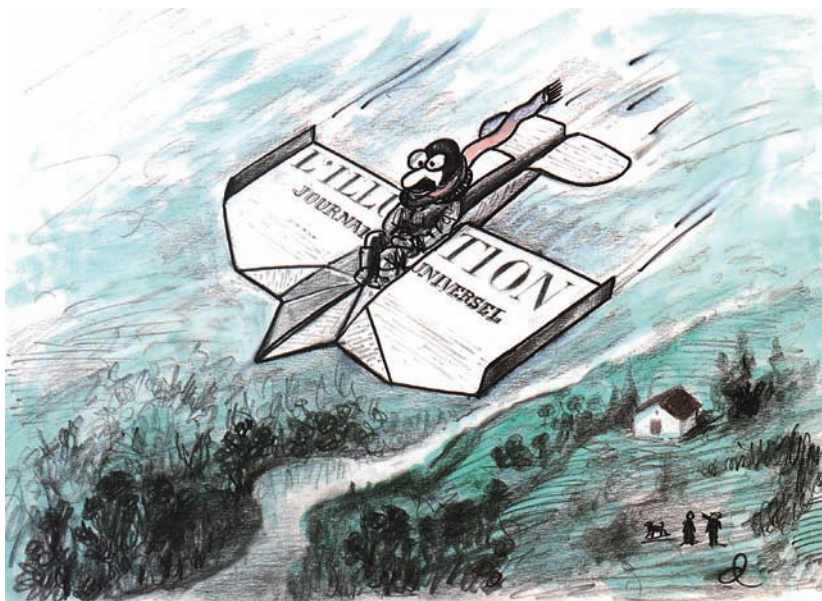
Desde que existe el hombre en la Tierra tuvo que regular sus relaciones con los demás mediante normas de obligado cumplimiento. Al iniciarse la actividad aérea surgió un nuevo ámbito que exigía una reglamentación, cada vez más complicada, a medida que la técnica hacía crecer las posibilidades de las aeronaves. Nació así el Derecho Aeronáutico, cuya historia desarrolla en un artículo Martín Bravo Navarro, que luego dedica otro al derecho en los albores de la Aviación Militar española. El tema se completa con la aportación de Enrique Mapelli en la entrevista que le hace San Emeterio y con los artículos de Cecilio Yusta Viñas “El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926” y “Chicago 1944. La Conferencia Internacional de Aviación Civil”.

Luego, no es mucho lo que se ha publicado en *Aeroplano* sobre Aviación Comercial, aunque en la entrevista que le hace San Emeterio a Mapelli puede recorrerse toda la evolución de Iberia desde el final de la Guerra Civil hasta nuestros días. Un artículo de Madariaga titulado "Una corta e intensa experiencia en la historia de la Aviación Comercial", en el que nos cuenta la reanudación de los vuelos comerciales en España tras la Guerra Civil y se centra sobre todo en la historia de la compañía CANA, concebida para efectuar tráfico irregular en el interior de la península y al norte de África. La CANA sólo duró tres años, de finales de 1946 a 1950, pero fue un intento valioso que luego tuvo continuación con otras empresas.

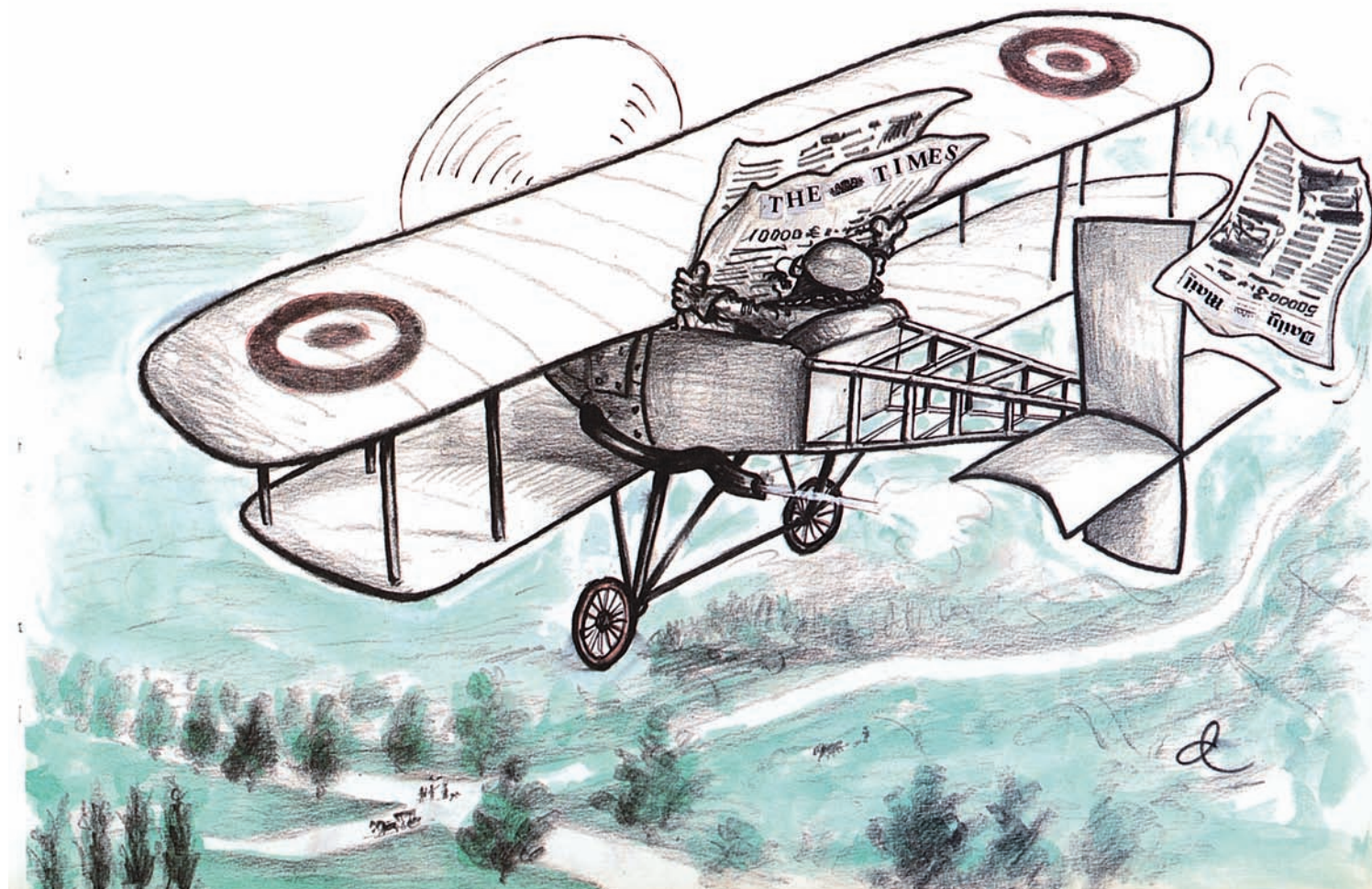
Hay otro artículo de Carlos Pérez San Emeterio, titulado "Sobre el Estrecho en un De Havilland con una saca de correo", a propósito de la inauguración del correo aéreo entre Sevilla y Larache, del que se encargaba la compañía española de tráfico aéreo CETA, mantenida principalmente con una subvención de 6 pts. por kilómetro que aportaba el gobierno. Y es también San Emeterio quien escribe "La Iberia de Machín. Diálogo con la primera azafata", en el que nos habla sobre las experiencias

de ésta mientras atravesaban el Atlántico en treinta y siete horas en un DC-4 lleno de pasajeros muertos de miedo. Y hablando de miedo, no podía faltar el tema de los ovnis, que trata R. González Granda con el título: "Los ovnis de nuestros antepasados".

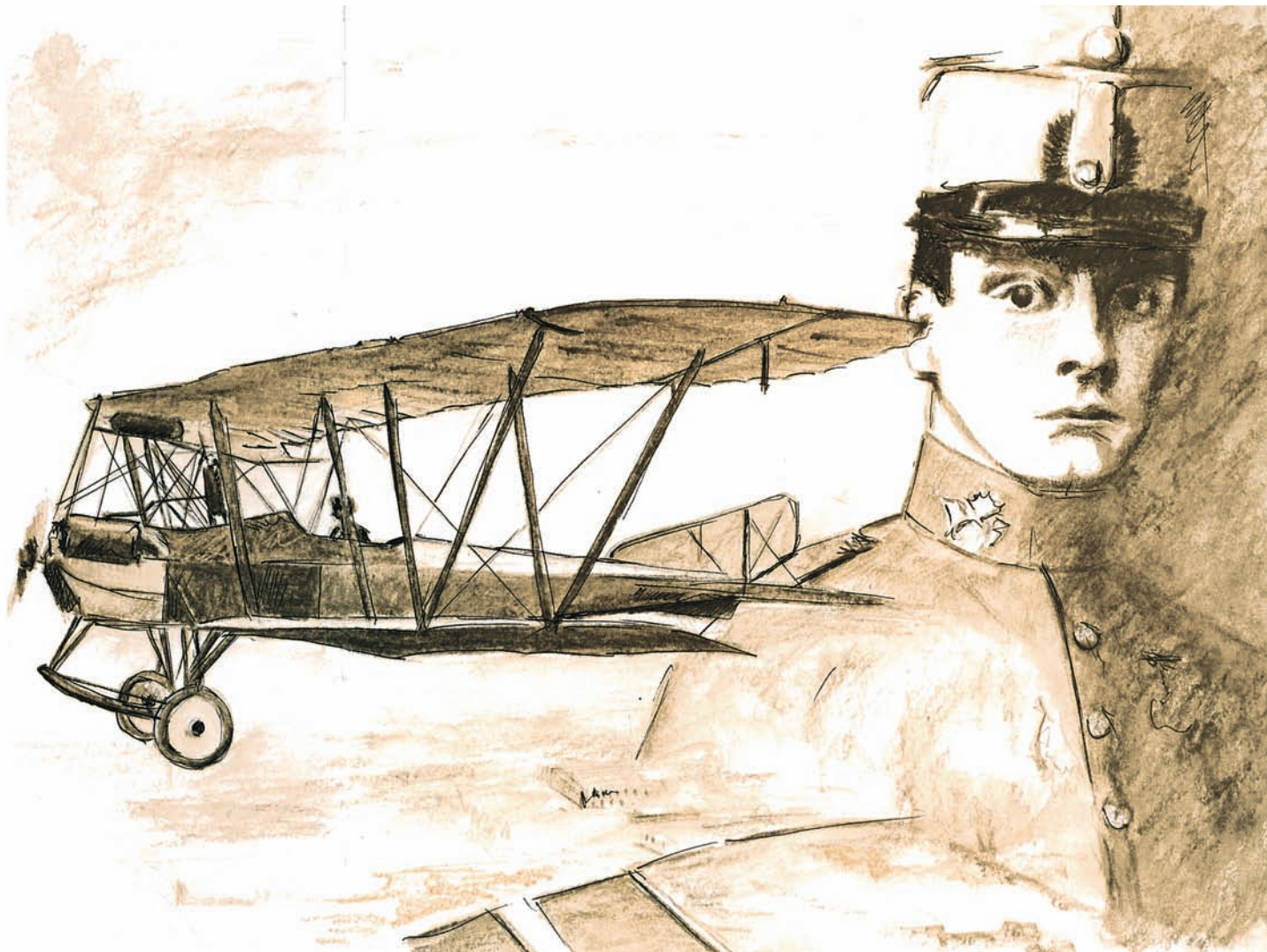
También tenemos la presencia de esa ciencia incierta tan importante para la Aviación, que es la Meteorología, sobre todo en aquellos tiempos en que todavía no habían llegado los satélites Meteosat a completar la información que captaban los observadores meteorológicos asomados a sus ventanas. Y nos viene de la mano de Manuel Palomares que escribe "Historia resumida de la Meteorología española", "Ciclones tropicales" y la "Historia de la Meteorología antigua y medieval". Y no olvidemos algo tan importante para los aviadores militares como es la "Compensación económica del vuelo" que explicaba el interventor del Aire Antonio Raquejo. Francisco Fernández Monzón Altoaguirre, desde su puesto de director del Archivo Histórico del Aire, nos habla de la "Valoración histórica de la fotografía de archivo" y de la dificultad que supone la selección de las que conviene conservar.



La prensa con sus premios fomentaba la aviación. (Dibujo Dáneo).



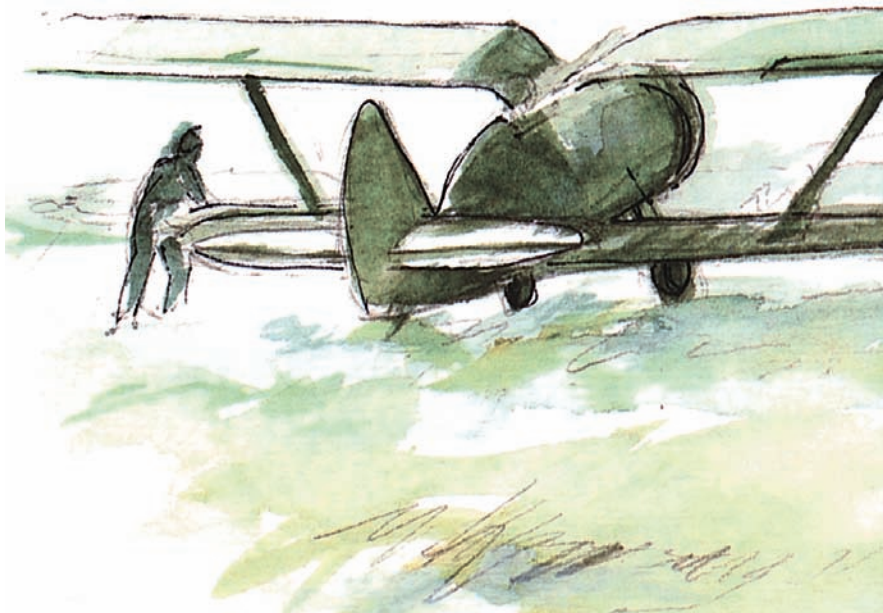
En aquellos tiempos todo aviador estaba pendiente de las noticias sobre premios, récords y marcas. (Dibujo Dáneo).



Marcas nacionales aeronáuticas de distancia. (Dibujo Cueva).

Canario Azaola, que ha logrado acumular uno de los archivos más completos de fotografías de temas aeronáuticos, presumo que no tiene ese problema, me da la impresión de que él las guarda todas, las cuida, las reproduce, las mima, las clasifica y les pone su sello.

Canario, siempre ha estado disponible para colaborar con nosotros, tanto para ilustrar artículos de las revistas *Aeronáutica* y *Astronáutica y Aeroplano*, como para idear colaboraciones originales, que en esta revista aparecen en cada uno de sus números y contribuyen a darles amenidad. Así tenemos los de "heráldica aérea" en los que detalla los emblemas que se dibujan en los aviones, emblemas en los que luce muchas veces el sentido del humor de los aviadores. Otra sección suya en *Aeroplano* es la de "Avioncitos de mentira", en la que aviadores en efectivo o en potencia fueron fotografiados asomando la cabeza en los



Los Chatos en España. (Dibujo Clemente).

puestos de pilotaje de aviones pintados en decorados de fotografías ambulantes.

Más seria es la titulada "En homenaje y recuerdo", en la que se refiere a la costumbre iniciada en la guerra de Marruecos y continuada luego en la Guerra Civil, de grabar en los aviones como homenaje los nombres de aquellos que perdieron la vida en combate o incluso en accidente, si su personalidad y fama lo hacía merecedor a su recuerdo. Precisamente yo volé en mi curso de pilotos un avión Ro-

meo 37 que llevaba grabado el nombre de "Comandante Negrón". Aquí Canario publica biografías sintéticas de algunos cuyos nombres figuraron en aviones, con sus fotografías y las de los aviones correspondientes.

Y entre otras iniciativas de Canario tienen verdadero valor, al menos para los que hemos servido durante cerca de cincuenta años en el Ejército del Aire, las fotografías de los gru-

pos de alumnos de cursos o de componentes de promociones, que permiten reconocer y recordar a los que han sido nuestros compañeros durante tantos años.

Tras manejar estos 24 números de la Revista Aeroplano con objeto de documentar este artículo, puedo asegurar que ha sido un placer repasarme nuevamente toda esta documentación literaria y gráfica que verdaderamente se puede asegurar que recoge, si no en su totalidad, sí buena parte de la historia de nuestra aviación, tanto de sus tiempos prehistóricos, como de los ya digamos que históricos y buena parte de los recientes. Sin olvidar facetas como las que expone Jaime Aguilar sobre el cincuentenario del Atlético de Madrid, que fue Atlético Aviación en una parte de su historia; la de la prensa y la aviación, del mismo autor, que recuerda los estímulos de la prensa en aquellos primeros pinitos de los aviadores; pintorescos como el del Ejército del Aire y la música, de Fernández de la Torre; "El cementerio de los aviadores", de Florentino Carrero, que también es autor de "El monumento del Ejército del Aire en la plaza de la Moncloa".

Ya como remate de todo lo dicho hasta ahora, tenemos varios trabajos orientados a dar una visión panorámica. En primer lugar, el de José Luis Martorell Guisasola, que durante varios años fue director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, titulado "Nomenclatura y bestiario de aviones y aviadores", en el que da un original repaso a nuestra historia aeronáutica a través de símbolos y lemas. El artículo "Nuestra aviación en sus primeros tiempos", en el que Ramón Salas Larrazábal hace una exposición muy documentada y pormenorizada de nuestra aviación desde los comienzos de la aerostación hasta el inicio de la Guerra Civil. Y finalmente, el de José Warleta, publicado en el número del año 2003, centenario de la Aviación, titulado "Cronología de un siglo de Aviación", en el que detalla año a año y fecha a fecha, los acontecimientos más importantes de la historia mundial de la Aviación, sin olvidar los antecedentes, ya en 875 de un intento de vuelo en Córdoba y luego los más interesantes de los siglos XVIII y XIX. Realmente un recordatorio de obligada consulta.

Para terminar quiero resaltar el fervor con que en todo momento se ha querido cuidar la presentación de la Revista dándole un toque artístico, con una maquetación muy cuidada, que ha realizado en la mayoría de sus núme-



Heráldica aérea.



Dibujo de Jose Luis Martorell Guisasola.

ros el equipo de redacción de la Revista Aeronáutica y Astronáutica. Se ha recurrido a ilustrar sus números, aparte de con las mejores fotografías, con dibujos de ilustradores de primera fila como fue Lorenzo Goñi, uno de los mejores dibujantes españoles del pasado siglo, encargado de las portadas y de ilustrar algunos artículos con dibujos extraordinarios en todos los primeros números, hasta su fallecimiento; José Clemente, encargado de las portadas desde la pérdida de Goñi, que ha realizado con su maestría acostumbrada, de forma que no se ha notado ningún cambio y al tiempo habitual ilustrador de artículos desde el primer número hasta el último, sin fallar en ninguno; en alguna ocasión Mingote; en varios números el magnífico dibujante de temas aeronáuticos Fernando Cuevas; ilustrando su artículo el mismo Martorell Guisasola, fino dibujante; y en varios de los números que se publicaron estando yo aún en activo, aproveché mi influencia para meter algún que otro dibujo.

Pero no acaba aquí la nómina de dibujantes, hay que citar además a los autores del cómic con que terminaron los quince primeros números de la Revista, siempre sobre historias y anécdotas de la historia de la aviación. Los realizaron Juan Warleta, Juan A. Abellán, John Watiluego, Flores Alonso y Cicuéndez en colaboración, y finalmente Antonio Perera.

Otra iniciativa interesante que sólo se pudo mantener en los seis primeros números fue la inclusión entre las páginas de la Revista de la reproducción en facsímil de algún documento importante. Así se incluyeron, entre otros, una carta en papel avión de Barberán a Vives, escrita de su puño y letra, cuando preparaba el vuelo del Plus Ultra; dos de Emilio Herrera al coronel Vives relatándole en una el uso de los globos en la guerra de África y en otra el vuelo de Tetuán a Sevilla en un Nieuport con motor Gnome de 80 CV, en febrero de 1914, primera vez que se atravesaba el Estrecho en Vuelo.

En resumen y como colofón de todo lo dicho hasta aquí, puedo asegurar que la colección de estos veinticinco números de Aeroplano constituye una verdadera joya, que todo profesional de Aviación disfrutará poseer.



Aviones con nombre ilustre.

Notas para el centenario del **TORRES QUEVEDO n° 1, primer dirigible español (1907-2007)**

CARLOS LÁZARO ÁVILA
Miembro del IHCA

En el mes de julio de 2007 se conmemora el centenario de la construcción del primer dirigible español ideado por el ingeniero de caminos cántabro Leonardo Torres Quevedo, lo que supuso un verdadero avance para la aeronáutica española y mundial. Es conocido que este genial invento aeronáutico no pudo culminarse en España y Torres Quevedo tuvo que marcharse a Francia para completarlo en el seno de la casa Astra. Exponemos a continuación documentos que nos permiten aclarar las causas de su forzado viaje al país vecino.

UNA GENIAL INNOVACIÓN TÉCNICA

El dirigible de Leonardo Torres Quevedo no fue la primera aportación española al campo de los dirigibles. Desde mediados del siglo XIX tenemos constancia de diversos proyectos civiles como los de E. Fradera, T. Morillas que no llegaron a cristalizar en un modelo objeto de experimentación. En 1902 surge el innovador proyecto de dirigible semirrígido de Leonardo Torres Quevedo; en este año, el ingeniero cántabro presenta unas *Memorias* a las Academias de Ciencias de Madrid y de París

*Leonardo Torres Quevedo
(Foto Asociación Amigos de
la Cultura Científica).*



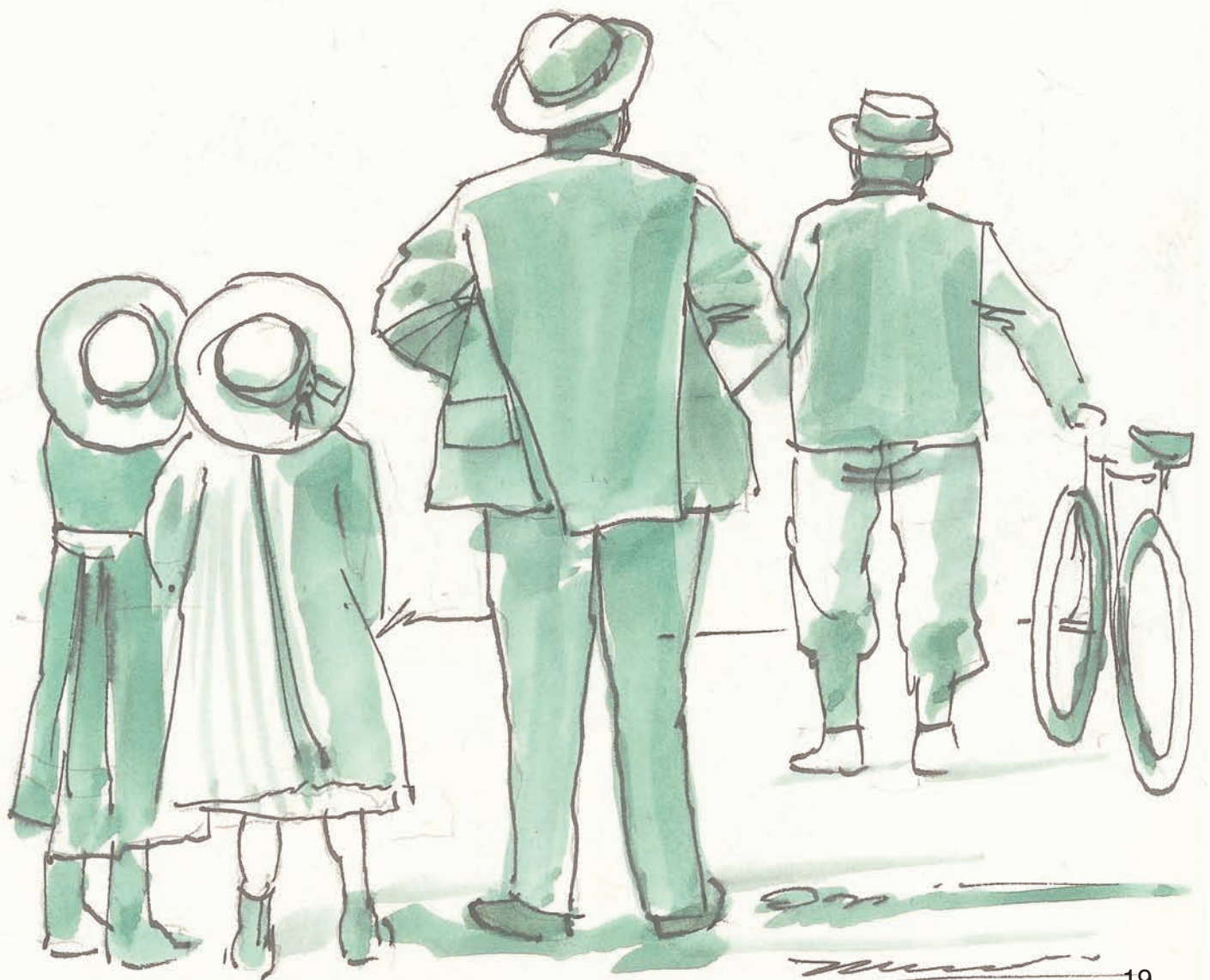
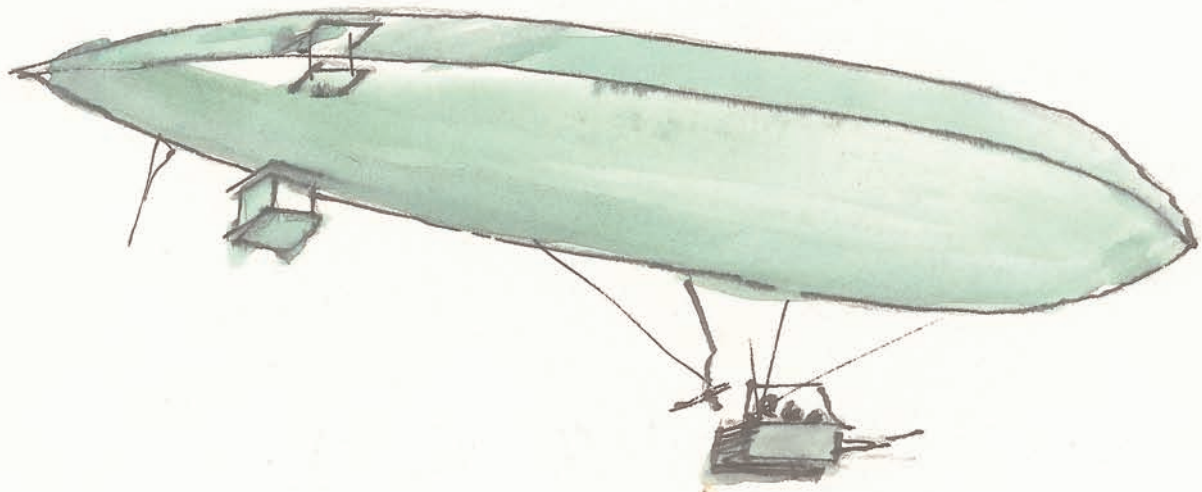
en las que aporta soluciones a los problemas de estabilidad, avance y conservación del volumen de la envuelta (entre otros) experimentados por los dirigibles flexibles y rígidos¹. El primer sistema, ensayado por pioneros como Santos Dumont y continuado por franceses e italianos, mantenía la forma de la envuelta por la presión interior del gas y facilitaba el transporte y manejo por la ausencia de una estructura rígida interna de la que pendía la barquilla; sin embargo, el peso de ésta así como el sistema de suspensión hacía que el globo se doblara por el centro, frenando el avance. El sistema rígido, representado por las aeronaves alemanas del conde alemán Ferdinand von

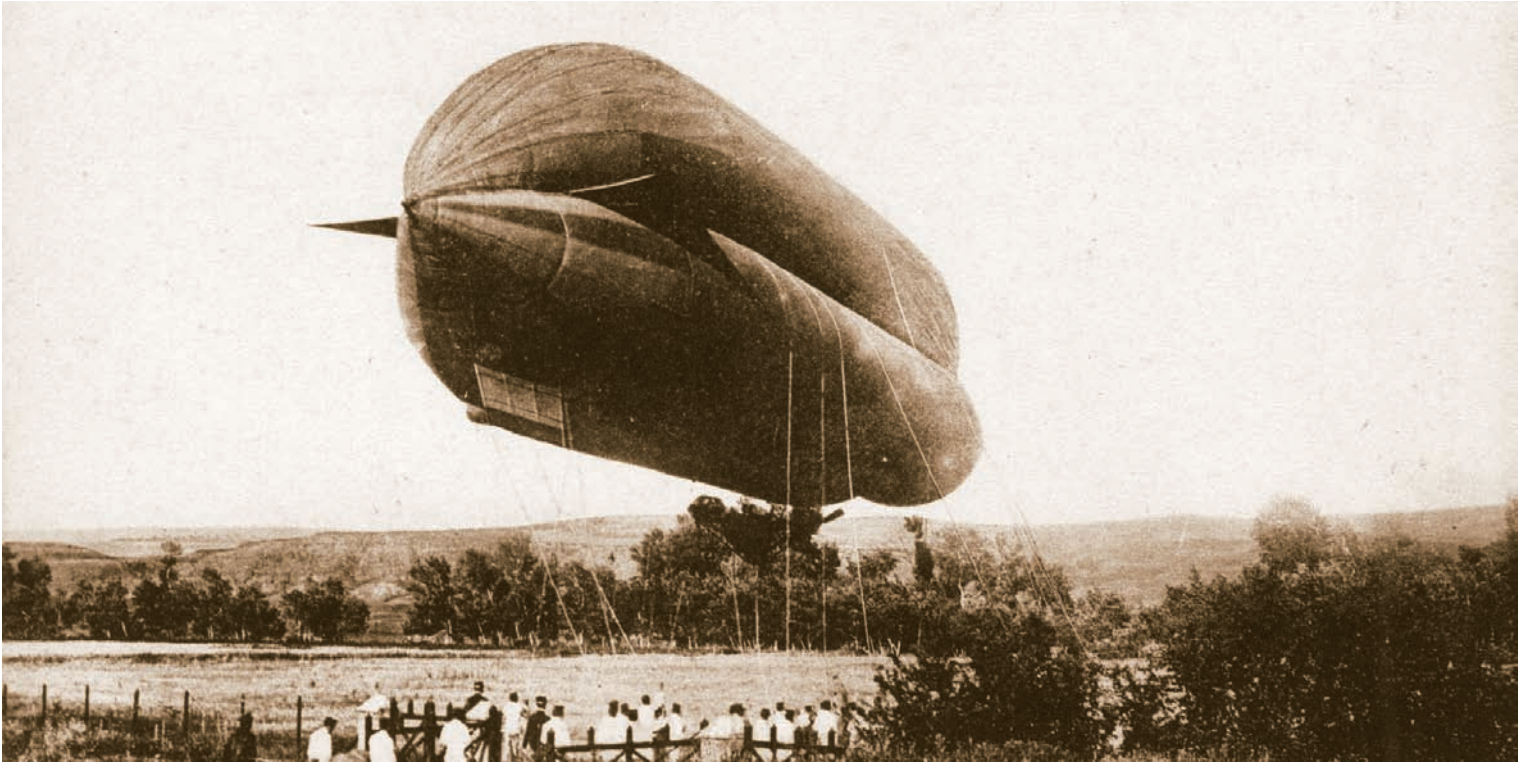
Zeppelin y el consorcio Schütte-Lanz, garantizaba la rigidez de la envuelta gracias a un costoso armazón rígido interno, pero éste soportaba mal las oscilaciones laterales y difícil posibilidad de plegado, lo que exigía enormes hangares para su almacenamiento y reparación. Frente a ellos, la novedad del sistema semirrígido de Torres Quevedo residía en que el

¹Para una visión completa de la obra técnica de Leonardo Torres Quevedo ver: F. González de Posada (Ed.) *Commemoración del Sesquicentenario de su nacimiento (1852)*. Leonardo Torres Quevedo Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales. Madrid, 2003.



*El TQ n° 1 realizando pruebas de
motores (Centro de Tecnologías
Físicas Leonardo Torres Quevedo).*



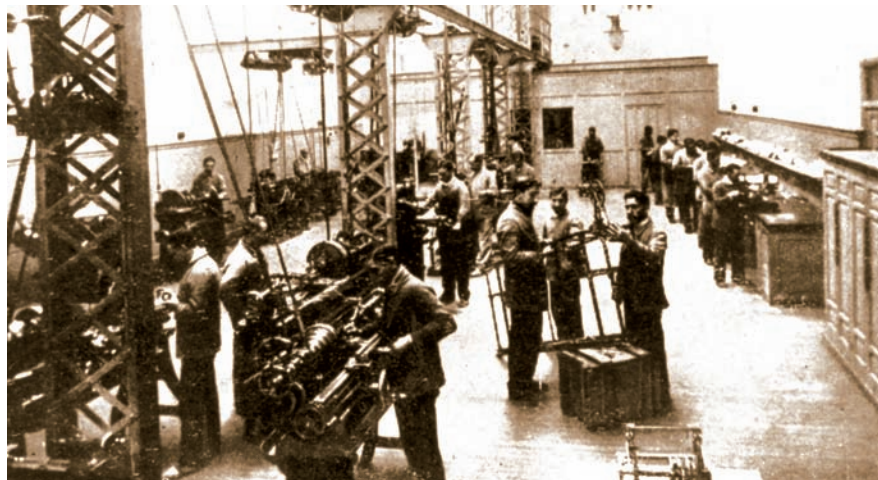


El TQ n° 1 con la envuelta modificada (960 m³) maniobra junto al río (Foto Colección Carlos Lázaro).

armazón se encontraba en el interior de la envuelta proporcionando a la barquilla o habitáculo la posibilidad de pegarse a la parte inferior del globo, eliminando la mayor parte de la catenaria que hacía oscilar la cabina y cuyos cables y riostras frenaba el avance del dirigible. Ese armazón o viga funicular estaba compuesta por un conjunto de barras en forma de triángulos isósceles rígidos y flexibles alternados que adquieren rigidez con la presión interior del gas y que permanecen unidos por un sistema de tirantes, aportando la innovación de la autorigidez de la envuelta, el bajo coste de producción, su facilidad de plegado y acceso a las reparaciones. En la parte inferior del globo se localizaba una quilla de donde salían los cables que sujetan la barquilla. La Academia de Ciencias francesa elaboró un prolijo y laudatorio informe sobre la Memoria presentada por Torres Quevedo, teniendo gran repercusión en los principales medios aeronáuticos europeos como el francés *L'Aerophile* y el británico *Aeronautics*, provocando las ofertas de constructores franceses que se ofrecían a ensayar y fabricar el invento del ingeniero español.

A través del Ministerio de la Guerra, el gobierno español transmite el dictamen de la Academia francesa a los aerosteros militares del Polígono de Aerostación de Guadalajara quienes, como ha demostrado Francisco González Redondo, se desentienden de un posible ensayo del dirigible de Torres Quevedo aduciendo problemas financieros para desarrollar el proyecto². Un año después, el Ministerio de Fomento le conce-

de a Torres Quevedo los fondos necesarios para la creación del Centro de Ensayos de Aeronáutica en Madrid; se le asignan como auxiliares técnicos a los capitanes de ingenieros Antonio Peláez-Campomanes y Alfredo Kindelán Duany, quienes llevan a cabo la construcción y ensayos de pequeños modelos de la envuelta del proyecto que culmina con la construcción de un glo-

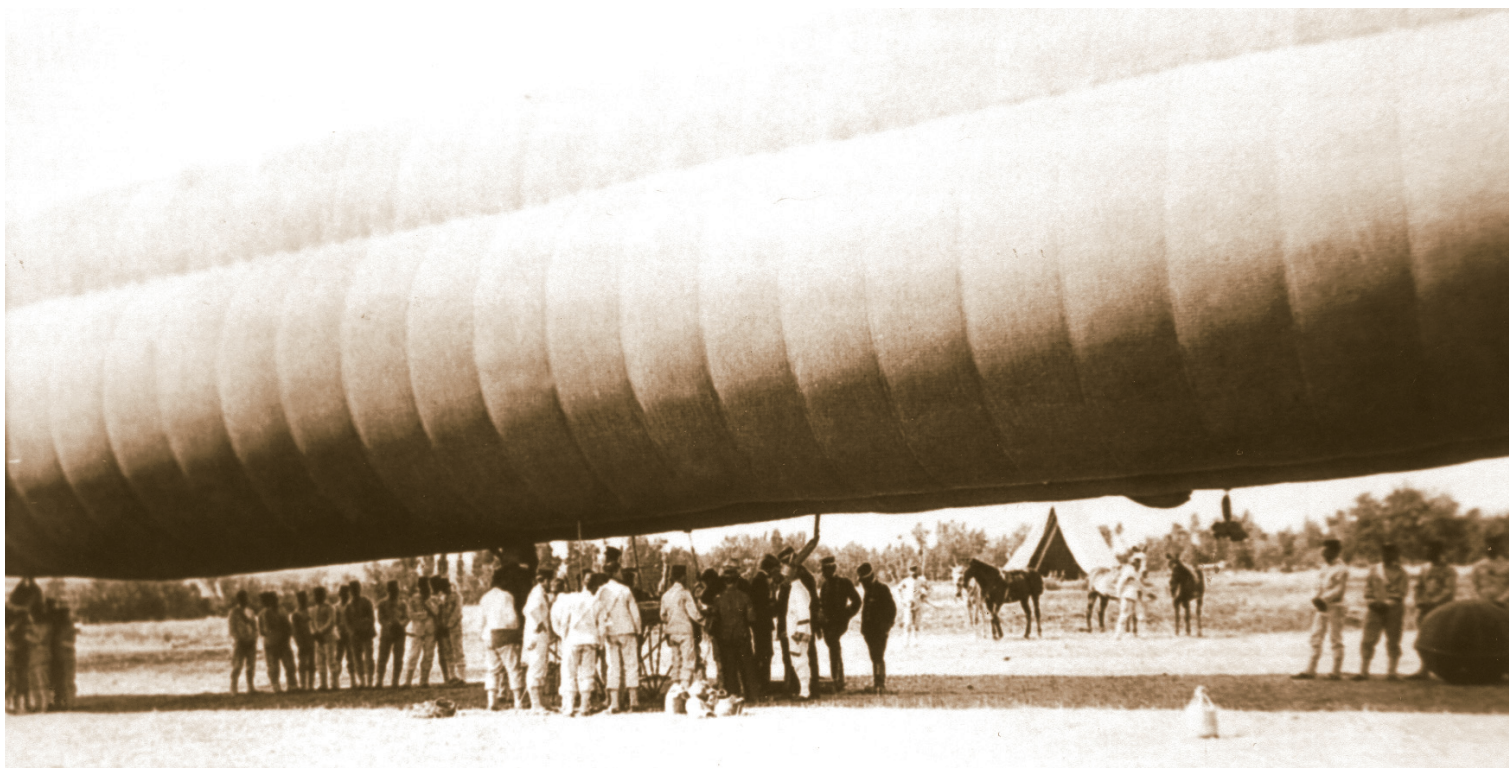


Talleres del Centro de Ensayo de Aeronáutica en Madrid.

bo de 640 m³ elevado en el Parque del Aero-Club de Madrid del que Torres Quevedo solicita la patente correspondiente. Para la construcción del resto de los elementos del dirigible pide el traslado del Centro de Ensayos de Aeronáutica al Parque de Aerostación de Guadalajara ya que éste cuenta con los medios necesarios para continuar con el desarrollo de su invento, que tiene que albergarse bajo una gran lona que, a modo de hangar, se estableció en la explanada del Polígono cercana al río Henares. En julio de 1907 finalizó la total construcción de la aeronave "Torres Quevedo n° 1", pero en los ensayos se detecta un pérdida de gas que obliga a reformar la envuelta que ya tiene un volumen de 960 m³ y una configuración prácticamente definitiva. En ese mes comienzan las pruebas de los dos motores Antoinette de 24 CV cada uno y con pasajeros en la barquilla (el propio inventor, el capitán Kindelán y el coronel Vives). A finales del verano de 1908 salen a la luz las consecuencias de una disputa que dará lugar a la sorprendente salida del ingeniero cántabro de Guadalajara y posteriormente recalará en Francia en un hangar que ha puesto a su disposición la empresa aeronáutica francesa Astra.

Francisco González Redondo y Francisco González de Posada han indicado que el motivo directo de esta salida proviene de la agria disputa surgida entre el ingeniero inventor, To-

²F. González Redondo y F. González de Posada, "Torres Quevedo, Vives y Kindelán: encuentros y desencuentros de los pioneros de la Aeronáutica española, 1905-1908. Actas del II Simposio Ciencia y Técnica en España de 1898 a 1945: Cabrera, Cajal y Torres Quevedo Madrid, Amigos de la Cultura Científica, 2002.



El Torres Quevedo nº 1 en el Polígono rodeado de soldados de Ingenieros. Al fondo la tienda-hangar (Centro de Tecnologías Físicas Leonardo Torres Quevedo).

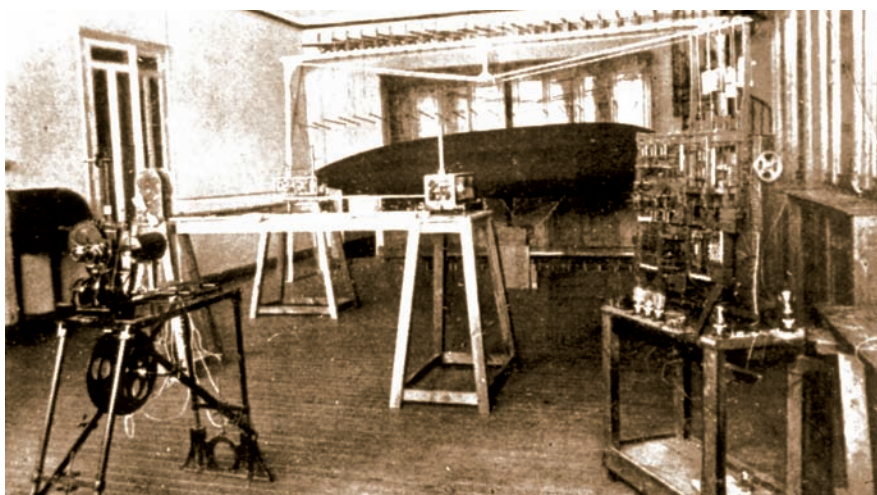
rres Quevedo, y el ingeniero constructor, Kindelán. Ambos investigadores apuntan al desacuerdo por parte de Kindelán de que, tal y como señalaba una Real Orden emitida por la Gaceta del Ministerio de Fomento el 28 de julio de ese año, el dirigible recibiera el nombre de "Torres Quevedo". El ingeniero militar se quejaba de que, como reflejo de su trabajo, no se incluyera su apellido en la nominación de la aeronave (de hecho, un periódico de la época había publicado noticias de los ensayos que se realizaban en el Polígono de Aerostación de Guadalajara y se había referido a la aeronave como el dirigible "Kindelán-Torres Quevedo"). El desacuerdo se tradujo en la inmediata interrupción de la colaboración de Kindelán con el inventor cántabro y, como indican ambos investigadores, ante la actitud escasamente conciliadora del coronel Vives, trajo consigo la salida definitiva de Torres Quevedo del Polígono de Ingenieros de Guadalajara³.

Ahora tenemos más datos sobre esta polémica. A través de una serie de documentos que se conservan en el Archivo de Palacio Real⁴ sabemos que el 16 de agosto de 1908, el capitán Alfredo Kindelán dirigió al general Ramón Echagüe, jefe de la Casa Militar de Alfonso XIII, una carta en la que le explicaba su punto de vista sobre la situación que se estaba viviendo en Guadalajara y le indicaba que, si acaso el asunto salía a relucir en Palacio, le exponía al general Echagüe que la citada Real Orden del día 28 había sido redactada por "unos ingenieros y amigos de Torres Quevedo"; por último, el oficial de ingenieros, en

referencia a la nominación del dirigible "no protesta del nombre, aunque tampoco está conforme" pero quiere que se reconozcan sus trabajos, y si ello no es así, abandonará el Centro de Ensayos de Aeronáutica desplazado a Guadalajara. Por otra carta fechada en septiembre de 1908, en la que Kindelán trasluce el hecho de que Alfonso XIII no sólo conocía los hechos ocurridos en Guadalajara sino que el monarca aprobaba su proceder, le rogaba al general Marina que comunicara al Rey que, como no se reconocía el hecho de que su papel no había sido el de mero ayudante, sino "colaborador en el proyecto y constructor único del globo", rompía su relación con Torres Quevedo y abandonaba el Centro de Ensayos porque no está dispuesto a sacrificar su dignidad militar y personal⁵.

En ese fondo documental también hemos encontrado una carta que Torres Quevedo escribe el 11 de septiembre de 1908 en la que explica que solicitó al Jefe del Negociado del Centro de Ensayos de Aeronáutica que redactara la Real Orden en la que le daba al globo el nombre de su inventor y, al mismo tiempo, notificara al Ministerio de la Guerra la importancia de la labor prestada por Kindelán en la construcción del globo. La misiva indica que el coronel Julio Rodríguez Mourelo redactó una minuta sobre el texto y tanto Torres Quevedo como Kindelán dieron su consentimiento al mismo, llevándolo al Ministerio de Fomento pero,

según la carta de Torres Quevedo, cuando se publicó la Real Orden, Kindelán expresó su disconformidad. En esta carta el ingeniero santanderino también mostraba su pena por



Maqueta del dirigible en el Centro de Ensayo de Aeronáutica en Madrid.

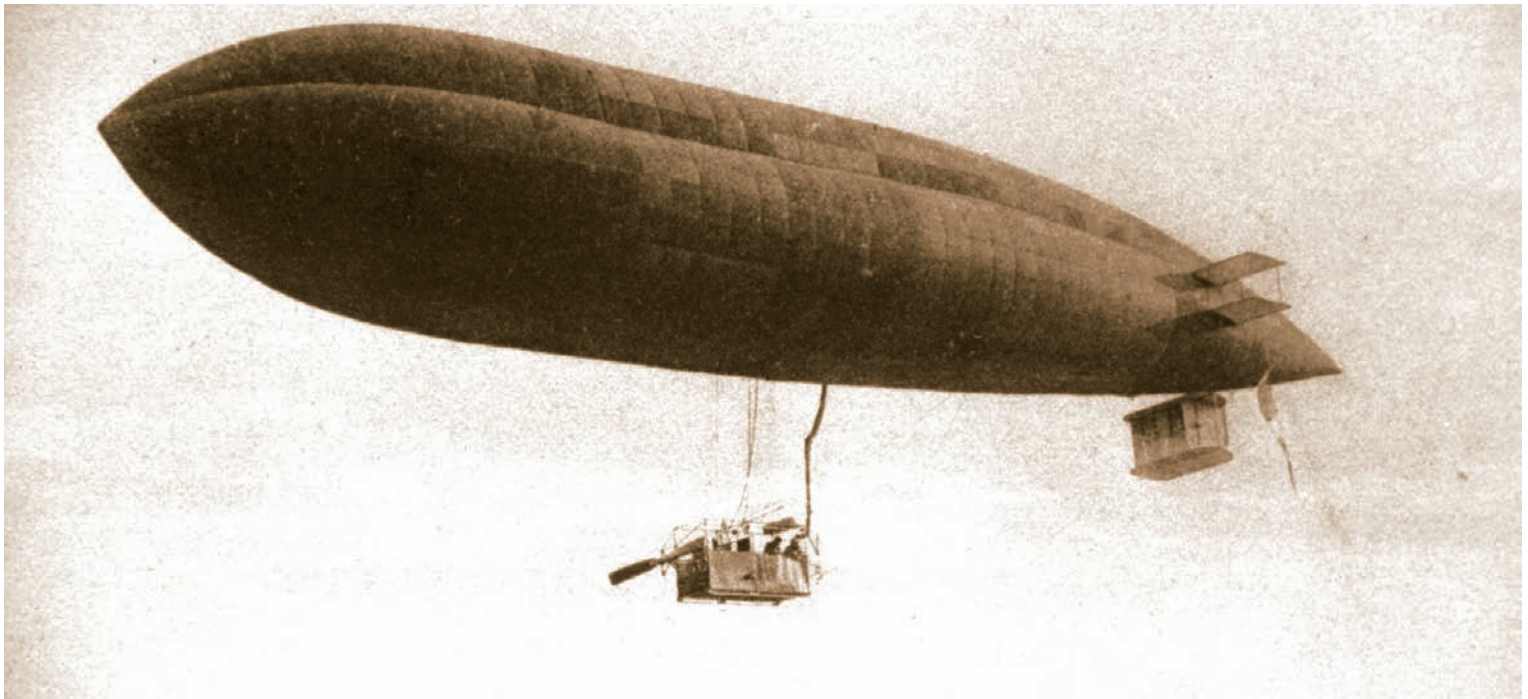
³ibidem.

⁴Archivo de Palacio Real. Fondo Alfonso XIII. Aeronáutica. Globo dirigible de Leonardo Torres Quevedo. Carta de Alfredo Kindelán al General Marina. 16.08.1908. C^a 15.672/22.

⁵Archivo de Palacio Real. Fondo Alfonso XIII. Aeronáutica. Globo dirigible de Leonardo Torres Quevedo. Carta de Alfredo Kindelán al General Marina. 14.09.1908. C^a 15.672/22.



*El "España" en el interior
del hangar de Guadalajara
(Foto Colección Carlos
Lázaro)*



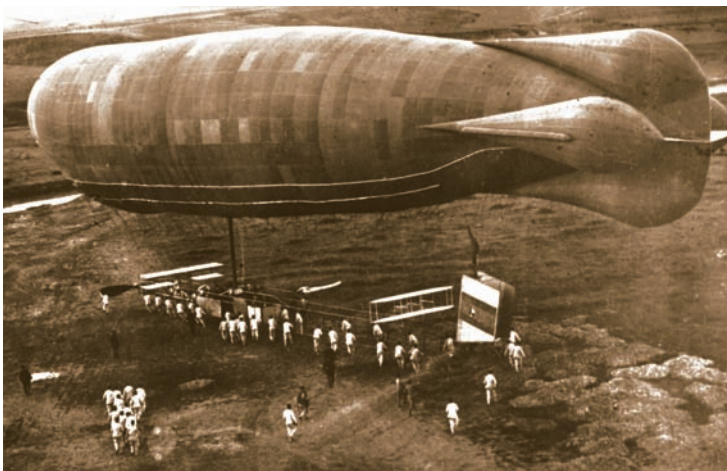
Dirigible Astra Torres I en Sartrouville (Foto Colección Carlos Lázaro).

el inamovible deseo de Kindelán de no mantener una entrevista para resolver la situación ya que Torres Quevedo quería que le aclararan cuál era el motivo de la queja, sobre todo, porque “hay mucha gente que cree que [Kindelán] ha colaborado en la invención y eso no lo ha pretendido él nunca ni lo pretenderá ciertamente ahora”⁶.

La ruptura de relaciones con los militares provocó que el Ministerio de Fomento propusiera a Torres Quevedo la reubicación del Centro de Ensayos de Aeronáutica en otros terrenos de Madrid, dotándole de nuevos presupuestos y asignándole en marzo al capitán de ingenieros José María Samaniego como nuevo auxiliar técnico pero, al haberse producido en enero de 1909 una explosión en la fábrica de hidrógeno de Zaragoza que proporcionaba todo el gas para las pruebas de Guadalajara, los nuevos ensayos se tendrían que aplazar hasta el verano, decidiéndose el traslado de todo el material del Centro a un hangar alquilado a la casa Astra situado en Sartrouville.

En esta localidad francesa cercana a París, el dirigible de Torres Quevedo (que habiendo sido modificado recibió la designación nº 2) realizó unos ensayos exitosos por lo que Edouard Surcouf, director general de Astra, solicitó al inventor español la cesión de la patente para su explotación exclusiva. El Ministerio de Fomento concedió la autorización en diciem-

⁶Archivo de Palacio Real. Fondo Alfonso XIII. Aeronáutica. Carta de Leonardo Torres Quevedo. Portolín 11.09.1908. C^a 15.672/22.



Dirigible “España” de la Casa Astra vendido a España (IHCA).



Dirigible North Sea británico con envuelta modelo Astra Torres que intervino en la Gran Guerra (Foto M. Passingham).

bre de 1909 con la única excepción –interpuesta por Torres Quevedo– de que España pudiera disponer libremente de la patente para uso propio, a lo que Astra no puso ningún reparo. De esta manera, España, como tendría ocasión de comprobar por la actuación de los dirigibles Astra–Torres en las filas francesas, británicas, rusas y norteamericanas en la Gran Guerra cerraba, por primera vez, la puerta a uno de los dirigibles más revolucionarios de la época⁷. Para cubrir la ausencia del dirigible de Torres Quevedo, el gobierno español compró en 1909 uno de los dirigibles flexibles que Astra estaba saldando para producir los modelos autorrígidos de Torres Quevedo. La Aerostación Militar pretendía que el nuevo dirigible, bautizado “España”, interviniera junto a los globos cautivos en la campaña para frenar la sublevación rifeña que había estallado en el Protectorado español a finales de primavera, pero las pruebas preliminares en Francia –cuajadas de problemas– retrasaron su llegada a España y para cuando se recibió en 1910 el dirigible en Guadalajara, ya se había sofocado la rebelión. Exceptuando un viaje que hizo a Cuatro Vientos (Madrid), aeródromo donde el rey Alfonso XIII realizó un pequeño vuelo, así como cortos trayectos desde su base alcarreña, el “España” tuvo una escasa vida operativa en la Aerostación Militar.

⁷Para conocer la proyección internacional de los dirigibles Torres Quevedo y el nuevo intento de participar en el proyecto trasatlántico “Colón” véase: C. Lázaro Ávila. Descubrir la aerostación. Aena. Madrid, 2006.

«Un héroe granadino»

I Centenario del nacimiento de Narciso Bermúdez de Castro Zafra-Vázquez

MIGUEL GARCÍA-VALENZUELA BERMÚDEZ DE CASTRO
Coronel Auditor
Doctor en Geografía e Historia Contemporánea

Hace cien años, fruto del matrimonio de Francisco Bermúdez de Castro Montes y Carmen Zafra-Vázquez Ruiz de Mendoza, Narciso nació en Granada el día 16 de julio de 1907.

Desde su infancia, parecía que estaba predestinado para entrar en los anales de la historia, como así fue. Su muerte temprana no impidió que sus hazañas lograran ganarse el corazón de los españoles.

DATOS BIOGRÁFICOS

En septiembre de 1922, ingresó en la Academia de Infantería (Promoción 32), siendo nombrado alférez por SM Alfonso XIII (R.O.C. de 8 de julio de 1926, DO 151).

El 8 de julio de 1928 ascendió a teniente (DO. Núm. 152, de 12 de julio de 1928) y fue destinado al Cuerpo de Regulares de Ceuta.

Atraído por la aviación, solicita su ingreso en la misma, y el 4 de agosto de 1930, obtiene el título de Observador y es destinado al Aeródromo de Armilla en Granada. En 1931, marcha a Alcalá de Henares y a Guadalajara y consigue el título de piloto con aptitud para aparatos de caza, destacando por sus dotes y habilidad para el vuelo acrobático.

El 15 de abril de 1937, se le concede la Medalla Militar Colectiva, junto al capitán Díaz-Benjumea, por sus extraordinarios servicios prestados en la Guerra Civil con la Patrulla Azul (O.C. de 7 de mayo de 1937).

Murió con el grado de capitán de in-

fantería, piloto y observador de aeroplanos, en la batalla de Brunete (frente de Madrid), el día 12 de julio de 1937, y ese mismo día, se le concede la Meda-



lla individual del Mérito Militar (BOE núm. 316, de 1 de septiembre).

Asciende a comandante con la antigüedad de la fecha de su muerte, en

virtud del Real Decreto de 23 de febrero de 1940, "por ser ejemplo y estímulo de los demás y por hacer así patente el agradecimiento de la Patria a los héroes que tanto contribuyeron al triunfo de las Alas Azules" (BOE, núm. 69, de 9 de marzo de 1940).

SU PRIMER ACCIDENTE AÉREO

Según relató el propio piloto, el accidente ocurrió en el año 1935 cuando participaba en la IV Vuelta Aérea a España como componente de una escuadrilla de Sevilla, "se me paró el motor a gran velocidad, planeando salté una tapia, y fui a estrellarme contra un árbol llevándome la parte superior como si fuera de papel. Milagrosamente he resultado ileso".

EL FESTIVAL AÉREO DE 1936

El Aeroclub de Granada, en colaboración con el Ayuntamiento de la ciudad, organizó en el mes de junio un interesante festival aeronáutico en el aeródromo Dávila. Hubo una exhibición aérea con vuelo en formación de una escuadrilla de la Base de Sevilla; una prueba de velocidad; caza de globos y finalizando el acto, García Morato realizó acrobacias con una avioneta tipo Fleet.

Aquella noche en el Palacio de la Diputación se repartieron los premios, y entre ellos, la copa del Gobernador Militar, que fue ganada por la escuadrilla

de Granada, y la del Coronel de infantería, para la patrulla de caza de Granada.

SUS PRIMEROS SERVICIOS

Su brillante historial comienza el 20 de julio de 1936 en su ciudad natal, al regresar de Barcelona tras finalizar unos cursillos de pilotos de “hidros”, día en el que junto al capitán Pérez Martínez de Victoria y una veintena de soldados de artillería, ocupa el aeródromo de Armilla y organiza la fuerza aérea con solo tres “Nieuport” que a las pocas horas llegan de Madrid en ayuda de los gubernamentales y que logra capturar.

El día 22, cuando pilotaba uno de los “Nieuport” capturados, observó que una columna de camiones marchaba contra Granada; su actuación fue inmediata, ametralló a varios vehículos que comenzaron a arder e hizo estallar a otro cargado de explosivos, logrando abortar la expedición.

En Trasmulas, salvó milagrosamente su vida. El propio piloto pudo contar como se desarrollaron los acontecimientos:

“El día 24 de julio de 1936, cuando realizaba una de las misiones de enlace con Sevilla, pilotando Nieuport, observé que el enemigo saqueaba e incendiaba la ciudad de Loja. Bajé mucho y usé la ametralladora. Cuando quise tomar altura ya mi aparato había recibido varios balazos disparados desde las crestas que dominan la ciudad. El agua y el aceite se derramaban a chorros. Intenté ganar rápidamente la Base. Pero fue imposible, pues el avión empezó a arder. No había más remedio que aterrizar en cualquier sitio y lo hice lo mejor que pude. Sufrí heridas en la cara y en un brazo”.

Un vecino del pueblo que se encontraba cargando un carro de mies, llamado Luis González Cabezas, le lavó las heridas, lo ocultó en su carro, y encaminándose a toda prisa al pueblo, consiguió que el chofer Manuel Arroyo Aguilar, lo trasladara junto al labrador, en un automóvil de alquiler a la base de Armilla sorteando a un grupo de setenta u ochenta enemigos que acudieron para capturarlo o matarlo.

Ese mismo día, su valor hace que vuelva a la lucha, y logra su primera victoria aérea al derribar a un adversario en la estación de Piñar.

Sus gloriosas gestas continúan en Moreda, Iznájar, e Iznalloz, en donde bate a un caza “Nieuport” que cae incendiado; en Porcuna y Lopera, desta-



ca por sus arriesgados ataques sobre el suelo; interviene el 12 de octubre, fiesta de la Virgen del Pilar, y el 10 de diciembre, fiesta de la Virgen de Loreto.

El Albaicín también fue testigo de sus proezas. Desde allí, defiende el cielo de Granada sorteando el fuego enemigo de los “Douglas” y “Potez”. En ocasiones arroja propaganda incitando a la rendición, o por la escasez de medios, granadas de mano por la ventanilla, recibiendo su aparato cinco disparos.

Poco después, marcha a Sevilla a pilotar uno de los grupos de “Fiat” y el 7 de diciembre de 1936, ataca a cinco “Martin Bomber” que intentaban bombardear la ciudad, derribando uno cerca de Castillejo.

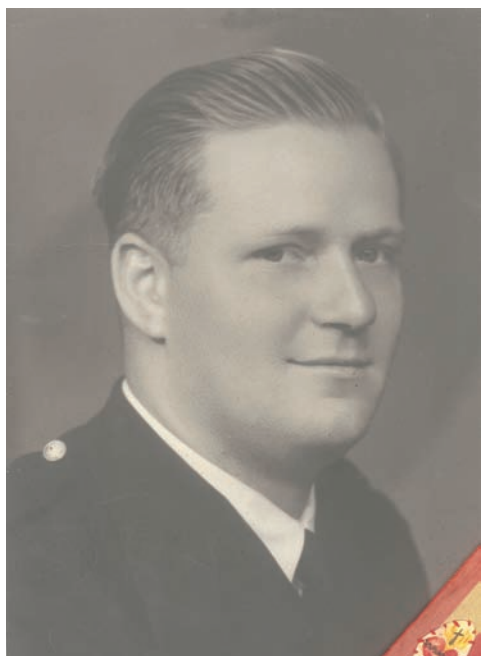
Sus servicios cada día más brillantes y eficaces y sus consumadísimas dotes

como aviador, le hicieron formar parte de la Patrulla Azul.

LA PATRULLA AZUL

Al iniciarse la Guerra Civil Española, el entonces Capitán Joaquín García Morato “As de ases de la aviación española”, se encontraba disfrutando permiso en Londres, cruzó la frontera francesa y se trasladó al frente de Córdoba.

Tras combatir con los aviones alemanes en calidad de agregado, se incorporó a la escuadrilla de Fiat “CR-32” mandada por el italiano Duqual. En diciembre, la aviación italiana cede a los españoles tres “Fiat”, aviones más adecuados para usarlos como cazadores, y



permite a Morato crear el 23 de diciembre de 1936, un grupo independiente de caza, denominado Patrulla Azul, en la que bajo su mando, se hallaban los pilotos Narciso Bermúdez de Castro y Julio Salvador Díaz-Benjumea.

La creación de esta Patrulla, permitió realizar acciones de caza de manera independiente, sin tener que depender de la caza alemana e italiana.

Desde ese momento, su vida estuvo ligada al insigne piloto, Comandante García Morato, que se fijó en él por su excelente espíritu militar y combativo y por sus dotes para la caza, depositándole su más absoluta confianza. No le defraudó, su integración en la Patrulla, fue uno de los acicates para que por méritos propios brillara como una estrella en el firmamento con un final glorioso. La mala suerte o los azares del destino hicieron que en el momento culminante de su carrera, fuera el primero en morir, pero le recompensó con un recuerdo imborrable que a pesar de los años aún perdura.

Cuando García Morato formó su primera unidad de caza adoptó por insignia, un círculo de fondo blanco, en el que representando a cada uno de los tres pilotos, figuraban tres pájaros en formación de flecha, y en actitud de vuelo en picado, con la inscripción de "VISTA SUERTE Y AL TORO". El cronista de guerra Antonio Olmedo, fue el que bautizó a los tres: El halcón, representaba a Morato, por su audacia y destreza en el vuelo, la avutarda, a Bermúdez de Castro, por ser rubio y el mirlo a Salvador Benjumea, por pasarse de moreno.

Se dice, que este lema surgió por casualidad y en el que tuvo que ver un joven piloto que deseaba formar parte de la Patrulla, al que García Morato le puso como condición, que antes averiguara su lema—todavía inexistente—. El piloto un día se acercó a Bermúdez de Castro y le preguntó por el lema, y este le contestó "Suerte, vista y al toro". Tanto le gustó a García Morato, que no dudó en incorporarlo al emblema que todavía figura en nuestras fuerzas aéreas heredadas de aquella legendaria Patrulla.

Sus primeras misiones a las órdenes de Morato, fueron de protección de los vuelos de abastecimiento de los "Bre-

guet" y apoyo al Santuario de la Virgen de la Cabeza, en Andújar.

El hecho que mayor emoción causó en su vida militar, según manifestó a los reporteros del periódico Ideal de Granada, fue *"el de volar sobre el cerro donde se eleva el Santuario, para llevar a los sitiados que le saludaban con lágrimas en los ojos, los auxilios más indispensables, y el aliento de su presencia, como muestra de que la España nacional no les olvida"*.

El 16 de febrero de 1937, se traslada al frente de Madrid, para apoyar desde el aire la ofensiva del Jarama, Morato rompe la formación, y ordena a su Patrulla internarse en el frente enemigo. Se batieron contra treinta aviones "Chatos" y "Ratas", derribando ocho cazas enemigos. Desde ese momento, se convierten en dueños del aire, y esa hazaña, supuso la Cruz Laureada de San Fernando, para García Morato, y la Medalla Militar Colectiva para Narciso Bermúdez de Castro y para Salvador Díaz-Benjumea.

En la Granja, frente a doce cazas enemigos y doce bombarderos, la Patrulla, derribó uno de cada clase, cortando el paso de las escuadrillas enemigas. En Arganda, lucharon contra once aparatos rusos. Allí Bermúdez de Castro, recibió numerosos impactos en su avión, y uno, providencialmente quedó atrapado en el paracaídas.

El 20 de abril, vuelve al frente sur, con destacadas intervenciones en Málaga y Córdoba. En Peñarroya, se enfrenta contra siete bombarderos "Natacha" escoltados por nueve "Chatos" ametra-





Esta cruz fue hecha con la rama del árbol que le salvó la vida en el accidente aéreo de 1935, en la Vuelta Aérea a España.

llándoles durante varios minutos en vuelo de pasada por debajo, incendiando a uno y dispersando a los demás. Por esta acción, fue propuesto para la Medalla Militar y felicitado por el General Queipo de Llano, "por su magnífica decisión que acredita una vez más la alegre combatividad de nuestras Fuerzas Aéreas".

El 12 de junio, vuela sobre Huesca, y derriba un "Rata", obteniendo así, su cuarta victoria aérea,

Después la Patrulla regresa a la Base de Tablada para revisar sus aviones desgastados por los continuos servicios prestados, y Bermúdez de Castro aprovecha para dirigirse unos días a Granada a visitar a sus familiares y amigos. Reconocido por las calles, recibe muestras de cariño y admiración. Pero el destino le tendió sus alas para introducirlo en la gloria; fue un 12 de julio del año 1937, en la batalla de Brunete (Frente de Madrid), cerca de Villanueva de la Cañada, en donde, tras 232 servicios de guerra, 264 horas de vuelo, 15 combates y 4 victorias, como siempre, en primera línea, cuando combatía contra "Ratas" reforzados por "Chatos", y perseguía a uno de estos últimos, fue alcanzado por los disparos de un "Chato"; su avión envuelto en llamas estalló en el aire, y esta vez, no pudo evitar perder lo que más quería, su vida.

En 1940 Ángel Salas, Jefe del Aeródromo de Getafe, envió a la familia una copia fotográfica de un trofeo de guerra, que representa un trozo del plano de un aparato enemigo en el que se iban anotando los aviones derribados y en donde se inscribían los nombres de los caídos nacionales.

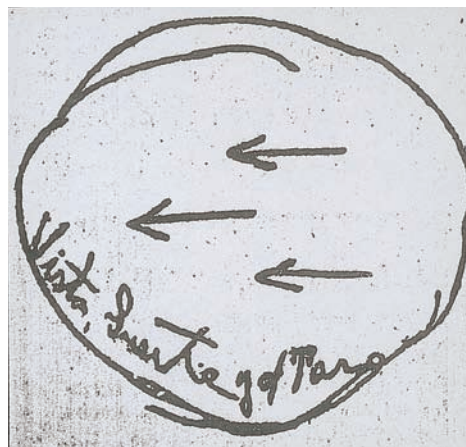


Trofeo de guerra enviado por Ángel Salas, Jefe del Aeródromo de Getafe. En el centro, el emblema de la Patrulla Azul, La banda, con los nombres de los caídos. Y sobre rojo y blanco, los aviones derribados.

El homenaje póstumo que resume su vida se puede concretar en estas palabras reflejadas en el periódico Patria de Granada, de 26 de abril de 1938, firmadas por un compañero suyo bajo el seudónimo de "Aviator", "EL COMBATE AÉREO EN QUE CAYO GLORIOSAMENTE BERMÚDEZ DE CASTRO", cuyo autor probablemente fuera García Morato, al describir unos hechos que presencié directamente, por lo que debemos de dar crédito a cómo sucedió todo.

"Había una bruma ligera en la tarde espléndida de julio. Y en la tierra humedada sobre los rescoldos de la tremenda batalla que parecía descansar.

Los heroicos combatientes que soportaron el brutal empujón de Brunete apenas distinguían algún punto brillante en el cielo... En el primer escalón, guiado por el más arrojado Jefe de la batalla aérea marchaba "Él" formando el segundo en un grupito de cuatro aparatos



Dibujo a lápiz de Bermúdez de Castro, boceto del que después sería el emblema de la Patrulla Azul

y cuatro camaradas. Las nubecillas blancas de los antiaéreos jalonaban de vez en cuando el paso de ésta primera patrulla.

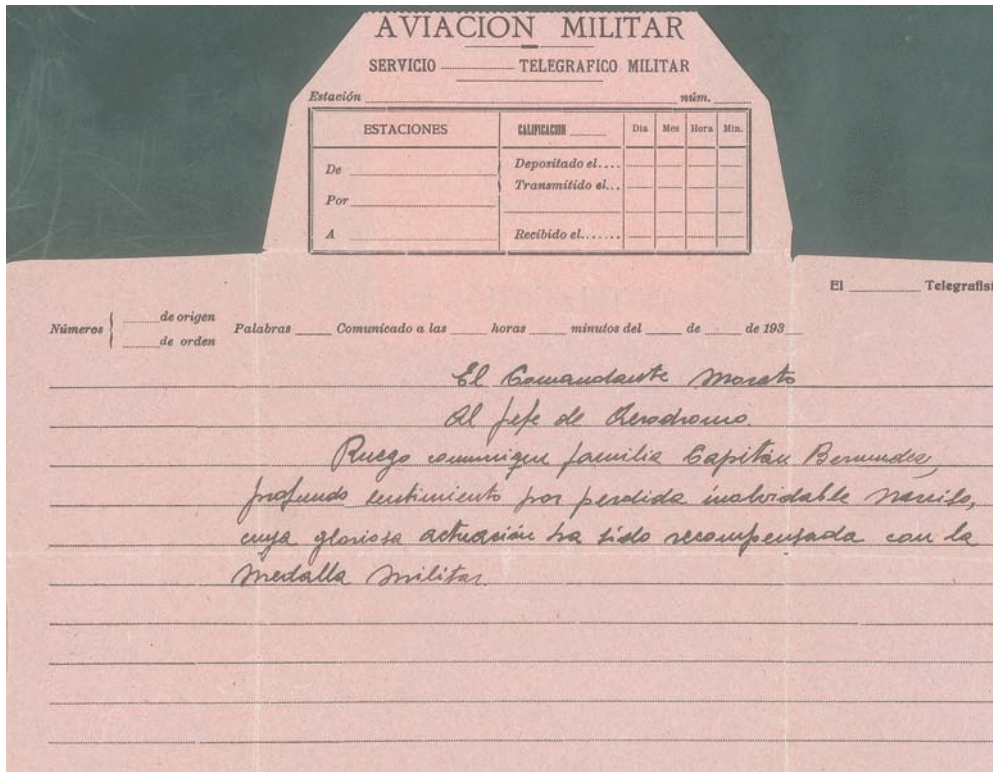
Sobre el fondo borroso de la calima se acababa de ver la silueta imprecisa de un bombardero, pero era nacional. Andaban también otros dos grupos por allí acechándole sobre la línea ideal del frente aéreo, dos "Ratas" cruzaban velocísimos. El Jefe los vio en movimiento instantáneo, lanzó todo su motor su patrulla hacia ellos.

El segundo "Rata" estaba ya casi al alcance del fuego de las armas del primer cazador. Inmediato el momento de fuego, los pilotos azules, lanzaron amplias y rápidas miradas de reconocimiento... en las colas de sus aviones iba escrito el lema: "Suerte, vista y al toro".

De repente, por encima aparecieron cinco "Curtiss"; por un costado cinco "Ratas" ... Los "Curtiss" en lo alto hicieron un breve viraje y se lanzaron en picado con el fuego abierto de sus cuatro ametralladoras hacia los "Fiat" que pasaban veloces hacia ellos.... La Patrulla Azul se revolvía ágilmente entre sus enemigos cada vez más numerosos ...

Ninguno de sus compañeros supo como fue. "Él" debía de combatir feliz, contento del esfuerzo agobiador que le correspondía, como aquél día magnífico del Jarama, como aquél otro en que sobre Peñarroya abatió completamente sólo a un compañero enemigo, despreciando el rebaño de cazas que lo escoltaba.

En la tremenda confusión del combate, virajes bruscos a velocidad límite,



Telegrama de García Morato.

descensos en vertical a todo motor seguidos de tirones que hacen perder la visión un segundo, el agua a 80% el aceite a 110%, el parabrisas sucio del humo de las ametralladoras... Sus compañeros vieron una explosión violentísima seguida de una llamarada que descendía perseguida por un avión en "picado". Poco antes había caído un "Curtiss".

El Jefe lanzó su aparato hacia el avión perseguidor. Reconoció en seguida que era enemigo.

Luego "lo otro" era un "Fiat"... apretó el disparador de su ametralladora con ánimo de vengarlo; un chasquido y ¡na-

da! ¡las dos encasquilladas!

Debió ser el momento más amargo de su vida.

Después... hubo diez aviones rojos derribados.

Luego nada... El sol rojizo alumbró el espacio tranquilo de nuevo, donde sólo los humillos blancos de los antiaéreos dibujaban un campo de margaritas.

¿Dónde había caído el compañero querido y sus restos? Nadie supo dar razón.

Yo pienso que no ha caído, que hasta su pobre cuerpo ha tenido la rara fortuna de quedarse allá arriba purificado por la llamarada inmensa de su avión...



Hogar infantil "Bermúdez de Castro".

Un compañero suyo, bajo el seudónimo de "Aviátor".

MENSAJE RADIADO EL DÍA 4 DE ABRIL DE 1940

Emisión de noche. Dirección General de Propaganda. Departamento de Radiodifusión. Ministerio de la Gobernación.

"A la Patrulla Azul" en memoria de Bermúdez de Castro

... Y volaba muy alto
oculto por una tenue nube;
ligero sobresaltado,
que el corazón les sube,
aquellas "moscas",
que entre prietos manojos
tenían delante de sus ojos
en formación toscas...

Un Grupo y otro Grupo y un tercero,
sin ganas de volar... iban volando,
como se vuela siempre, por dinero
como se vuela siempre, si no hay mando.
La presa era segura.

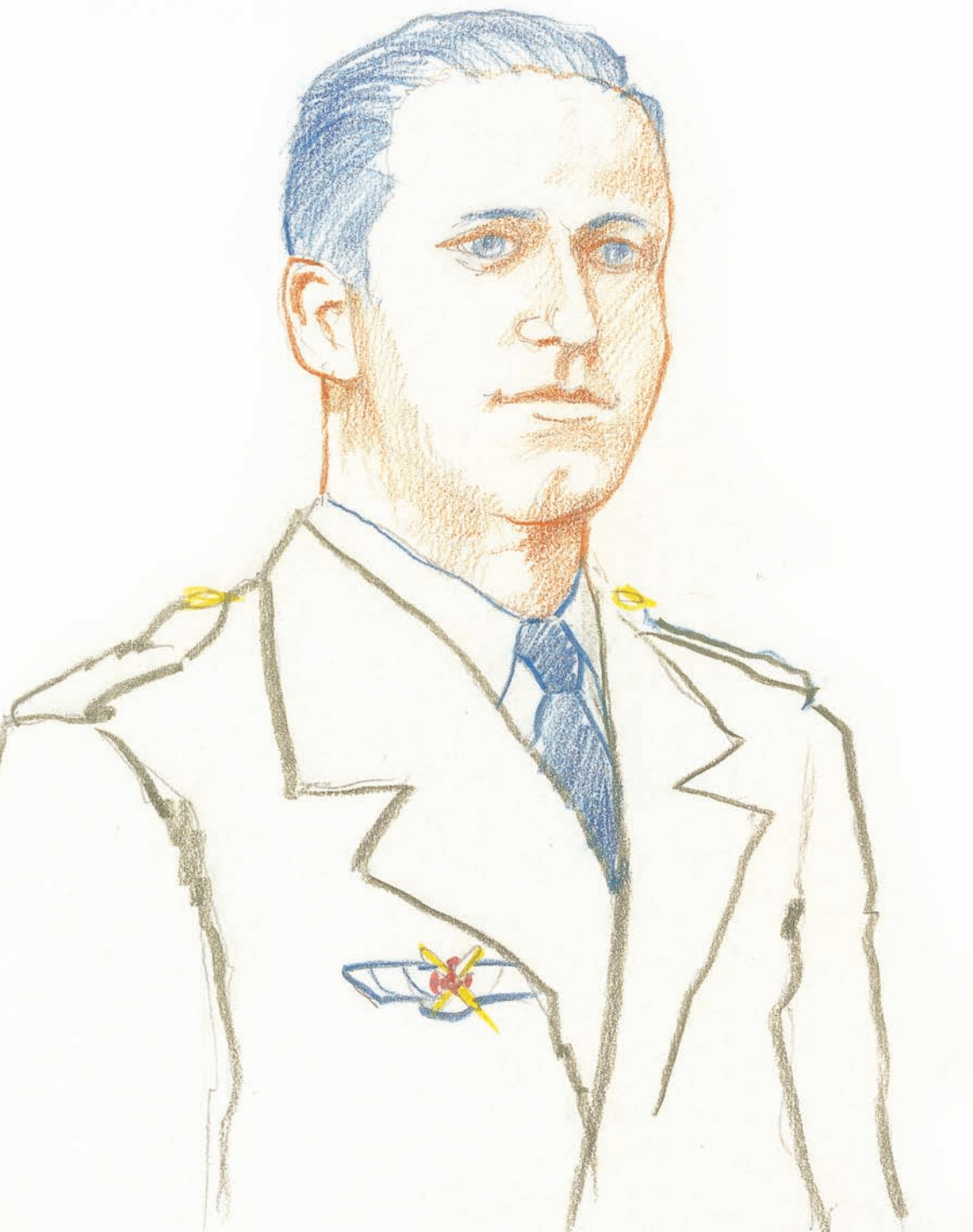
Marchaban en sus rutas confiados;
Los nuestros, ocultos en la altura...
Los cintos apretados,
la mano, en la palanca
que acaricia el botón que rompe el fuego,
prestos a entrar en ganacioso juego
de viejo, jugador, que pone banca.
Con breves guiños hablaron las alas,
tres motores metidos a fondo...
tres espirales... que marcan las palas,
que bajan muy hondo...

Un Grupo, otro Grupo y otro tercer Grupo;
Ellos eran tres, la cuenta es igual.

¡Qué exacta la cuenta! La suerte les cupo
uno a cada cual.
...Flechas que en el aire eran centellas;
tres sus direcciones;
tres los corazones
que iban dentro de ellas.

La distancia es larga;
el ansia la aleja...
la sabia amarga...
el motor se queja...

Se baja deprisa...de prisa...
Y parece despacio,
y es que en espacio
el tiempo es previsa.
De mil resplandores
amén los motores.
¡Vistoso torneo a la nueva usanza!
Ahora, como antes,
¡Son los gladiadores!
¡Se rompe una lanza!
¡Se rompen los motores!



*Termina el combate,
estelas de humo en el cielo
dan bello remate,
restos de aviones, yacen en el suelo.*

La lucha ha cesado...

*...
¡Silencio, silencio!
la muerte ha dejado
una muestra que yo reverencio...
tres los caballeros...
En el aire hay dos,
Como en los luceros
¡Lo dispuso Dios!*

*Pasó el tiempo, y un día en esta guerra
una Cruz, impusieron sobre su pecho...
...de madera, una Cruz falta en un lecho,
en un lecho... de tierra.*

*"Gala del cielo andaluz
que hoy eres ángel de
luz, junto al Trono del Señor"*

y estos versos recuerdo con fervor.

HOGAR INFANTIL "BERMÚDEZ DE CASTRO"

Al terminar la guerra civil española (1936-1939), en un domingo a mediodía se celebró la inauguración de un hogar infantil que Auxilio Social estableció para ciento cincuenta niños en la casa de la caridad construida en los comienzos de la campaña, a iniciativa del entonces Alcalde Del Campo.

A este hogar ubicado en la Cuesta de Chapiz, esquina con el Paseo de los Tristes de Granada, se le denominó en honor a tan insigne piloto, "Hogar Infantil Bermúdez de Castro".

PREMIO DE AVIACIÓN "BERMÚDEZ DE CASTRO"

Como último homenaje, la Real Maestranza de Caballería de Granada, en el año 2003, atendiendo a la calidad militar y humana del insigne aviador granadino, instituyó en su honor el premio de aviación que lleva su nombre y en el que pueden participar todos aquellos miembros del Arma de aviación con un trabajo de interés para dicha Arma.

¡Caballero del aire! Sevilla, Asturias, Ávila, Córdoba, Talavera, Málaga, Toledo, Zaragoza, Huesca, Torrijos, Madrid y otras muchas poblaciones todavía desfilan bajo las alas de su querido pájaro que le acompañó hasta su muerte.

*Comienza el ataque, que cupo en la historia,
Como hoja de libro que queda marcada,
como la Laureada...
y una muerte de gloria...*

*Eran muchos, muchos... ¡Tres los caballeros!
que en el cielo hacían mil evoluciones,
por ganar la cola, pegándose a ellos...
¡Eran tres halcones!
Se inician picados que oprimen el pecho...*

*se juegan tirones...
se dan resbalones...
La muerte en acecho!*

*Se vuela y se vive
al son de motores
Brillo de incendiarias, que con sus fulgores*

*en el cielo escribe.
¡Un viva a la muerte!
Sin... saber que se siente más viva la vida,
cuando en la partida
se ha echado la suerte.*

*Y sigue el combate,
dura la faena,
uno, que se abate,
otro entra en barrena;
otro, sale huyendo perseguido de cerca
se alcanza, con una incendiaria...
cayendo del cielo, hecho luminaria,
cerca de una alberca.
¡Lucha de titanes!*

*Al fin... van cayendo
uno tras de otros, muchos gavilanes...
otros van huyendo...*

Ras-Tikermín, 22 de diciembre de 1921

El nacimiento de la aviación española de combate

ENRIQUE GUDÍN DE LA LAMA
Doctor en Historia Contemporánea

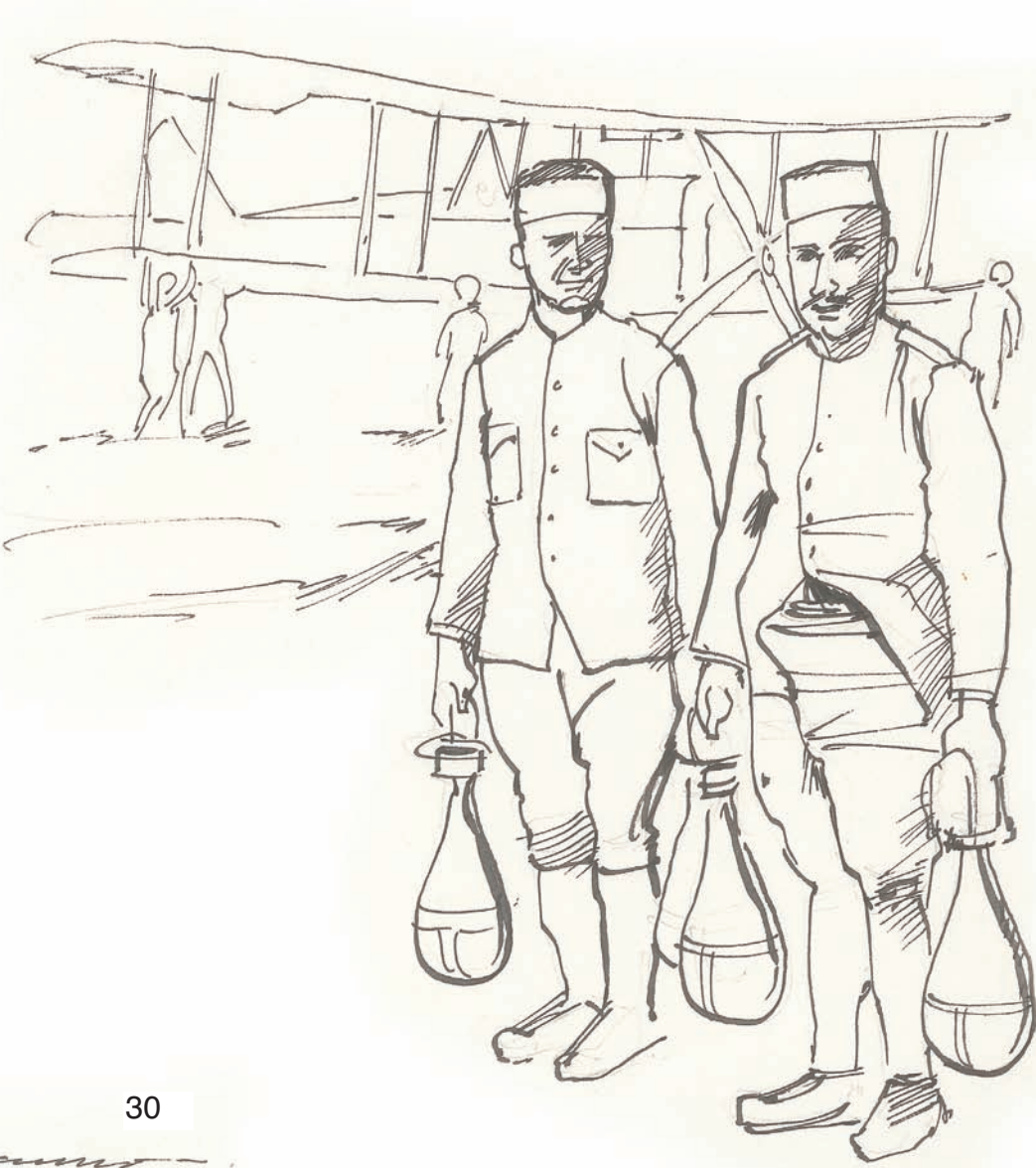
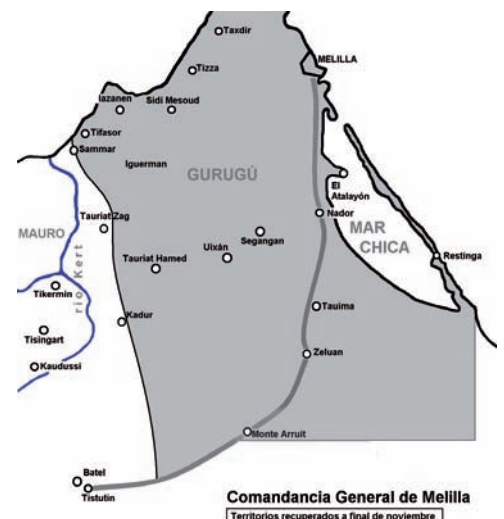
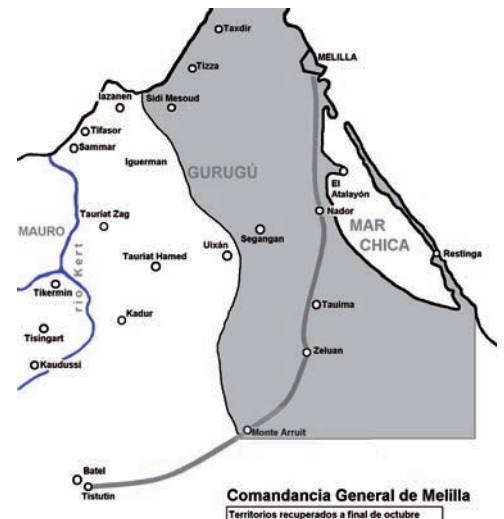
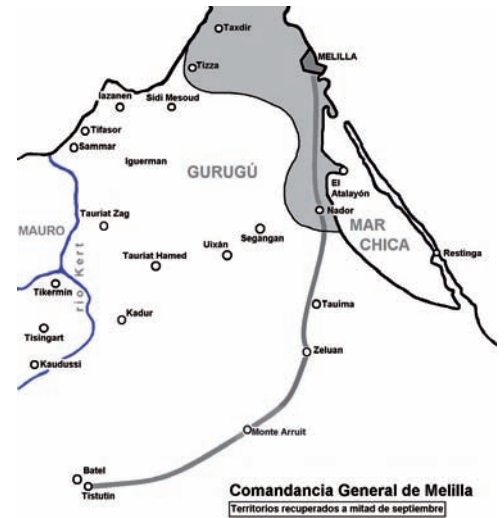
LA COMANDANCIA DE MELILLA DESPUÉS DE ANNUAL

El desastre de Annual fue en julio de 1921. El general Silvestre, Comandante General de Melilla, en una acción poco previsor, había llevado a sus tropas a un terreno hostil, desconocido e inexplorado.

Lejos de sus posiciones y sin posibilidad de un apoyo logístico eficaz, sus tropas –cinco mil hombres– se encontraron en el collado de Annual a merced de las tropas de Abd el-Krim. La reacción ante el acoso de éstas, fue una orden de repliegue hacia Melilla que se inició con gran desorden. Cundió el pánico y la retirada se convirtió en una huida aterrizada. En un trágico “efecto dominó” fueron cayendo todas las posiciones de la Comandancia de Melilla. El balance final fue de diez mil muertos.

Abd el-Krim no quiso atacar Melilla, de haberlo hecho, no habría encontrado resistencia.

La recuperación –la reconquista– del territorio perdido, posición a posición, comenzó a los pocos días, con la amenaza de los moros todavía a las puertas de la ciudad.





Izado de bandera en la Alcazaba de Zeluán, 14 de octubre de 1921 - AGA.

Gráficos de la izquierda: Mapas de los avances de las operaciones de reconquista en los meses de septiembre, octubre y noviembre de 1921.

Se enviaron a Melilla grandes contingentes de tropa, primero desde Tetuán y después desde la península. Se pusieron en marcha nuevas unidades y también nuevos medios. Uno de los cuales fue la aviación, que a lo largo de esos meses comenzó a ser empleada de forma diferente a como lo había sido hasta entonces.

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

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

¹PRIETO, Indalecio. *Convulsiones de España* T I p. 21. Indalecio Prieto acompañaba como periodista a la columna que entró en Zeluán.



Monte Arruit, octubre de 1921. Camión cargado con cadáveres - AGA.

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

A comienzos de diciembre se recuperaron Batel y Tistutin. La idea era conseguir pasar el Kert por la parte de Tikermin antes de Navidad para así dar descanso a las columnas y consolidar la retaguardia antes de lanzarse a tomar Dar Drius los primeros días de enero de 1922².

Se pretendía tener dominado todo el territorio desde Melilla hasta la línea del Kert a comienzos de año 22. Desde las posiciones más allá del río –Drius, Tikermin– se podía hacer presión sobre la cabila de Beni–Said.

LOS SERVICIOS DE AVIACIÓN EN MARRUECOS

Hasta el desastre de Annual había en Marruecos tres escuadrillas, con seis aparatos cada una, en las comandancias de Larache, Tetuán y Melilla. En la retirada de Annual, el aeródromo de Zeluán fue tomado por los moros y se perdió la 2ª Escuadrilla, la de Melilla.

En las primeras campañas de Marruecos, la aviación había sido considerada por los jefes militares como una ayuda, un apoyo en determinados momentos, y poco más. La jornada de Ras–Tikermin obligó a cambiar esa idea. Los aeroplanos actuaron ese día como auténtica arma de combate³.

Sin embargo, hasta entonces, el uso que se le daba a los aeroplanos era en tareas de reconocimiento, bombardeo del frente y cooperación con el ejército en las operaciones de tierra.

Los reconocimientos se hacían sobre un territorio previamente determinado ya fuese por una simple necesidad de información –movimientos de población o de tropas enemigas, nuevos campamentos o zocos, etc.–, o para la preparación de alguna operación militar. Era posible que en los reconocimientos se hiciesen fotografías y también podía suceder que algún jefe militar ocupase el puesto de observador para inspeccionar directamente el territorio enemigo. El general Sanjurjo se subió en bastantes ocasiones a los aeroplanos para reconocer personalmente la situación del frente, las posiciones enemigas o, en el caso del asedio a Monte Arruit, para ayudar a su abastecimiento⁴.

Otras veces el servicio era de bombardeo de un poblado, un aduar, un zoco, o una trinchera fortificada.

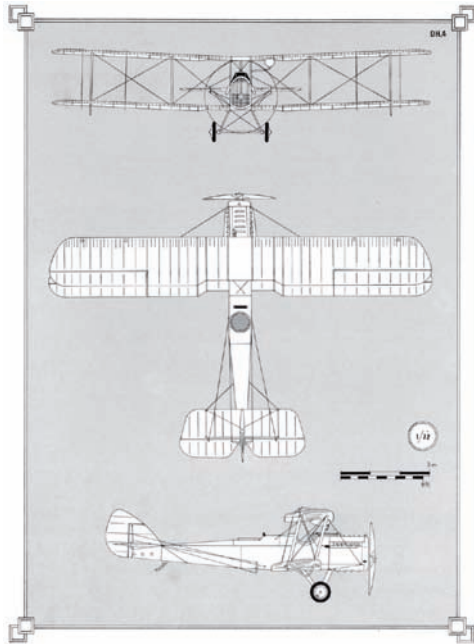
La cooperación en los combates de las columnas del ejército, consistía principalmente en bombardear las posiciones a las que la artillería no podía llegar por el motivo que fuese. También se colaboraba suministrando información al puesto de

²IHCM. Africa. Leg. 265. Telegrama oficial cifrado del Alto Comisario a Comandante Gral de Melilla. 14–12–1921.

³El general Sanjurjo usa en dos ocasiones la expresión “arma de combate” para referirse a la actuación de los aeroplanos en su declaración para la concesión de la Laureada al grupo de Escuadrillas por su actuación en Tikermin. Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*.

⁴IHCM. Africa. Leg. 265. Aviación. Diario de operaciones, 1921. El día 6 de agosto se recoge lo siguiente: “Ocho vuelos: seis de aprovisionamiento a Monte Arruit, cuatro de ellos por los pilotos capitanes Buruaga, Manzaneque y Tenientes Mate y Hidalgo llevando como observadores al General Sanjurjo y tenientes....”.

Sanjurjo dispuesto a hacer un reconocimiento a bordo de un Bristol F-2b pilotado por el capitán Martínez Merino - SHYCEA.



Croquis del DH.4 - (Aeroplano nº 5).

mando de los movimientos o concentraciones de tropas que podían observarse desde el aire.

A esos servicios habría que añadir los de apoyo y avituallamiento de las posiciones: lanzamientos de agua, hielo en barras, munición, víveres y medicinas⁵.

Es decir, la aviación era un elemento de apoyo del que se podía echar mano sobre todo por su capacidad de tomar altura y desde ahí observar, bombardear o hacer fotografías dentro de una relativa seguridad, lejos del alcance de las armas rifeñas.

En agosto de 1921 se dio un paso adelante cuando se usaron los aeroplanos para abastecer Monte Arruit, con vuelos más arriesgados, al alcance de los fusiles moros.

NACIMIENTO DEL GRUPO DE HAVILLAND ROLLS DE MELILLA

La conmoción que produjo el desastre de Annual en la población española permitió que se hiciese a través de la prensa una campaña de donativos para que cada provincia regalara un aeroplano al Ejército. Además, el gobierno aprobó un crédito extraordinario para la compra de aviones. A partir de septiembre de 1921 fueron entregándose al ejército los distintos aparatos que se iban adquiriendo.

Se crearon así en Marruecos, por imposición de las circunstancias, unas fuerzas aéreas de cierta consideración y con posibilidades operativas reales.

Buena parte de los aparatos adquiridos fueron de Havilland DH.4 que llegaron a ser pieza importante de ese entramado. Primero porque facilitaron cierta homogeneización del material, y después porque sus prestaciones resultaron ser bastante buenas.

En los días inmediatamente posteriores al desastre de Annual se envió a Melilla una escuadrilla de cinco DH.4. La mandaba el capitán Saenz de Buruaga y estaba compuesta por tripulaciones y aparatos de Tetuán y Larache. Esos aparatos fueron

⁵Carlos Lázaro Avila. Ob. Cit. Pág. 180-181. Donde se añade en nota a pie de página que cuando Kindelán fue nombrado Jefe de las Fuerzas aéreas de Marruecos (27-VIII-1922), limitó, por razones de efectividad, las acciones de apoyo a posiciones cuya situación era extremadamente grave. Cita también esa expresión Felipe Acedo Colunga. El alma de la aviación militar española. Espasa-Calpe. Madrid. 1928. Pág 31.



Ficha técnica del de Havilland DH.4

El DH.4 era un biplaza de bombardeo diurno, que había empezado a ser utilizado por la aviación Británica en 1917. Como armamento tenía una ametralladora Vickers sincronizada, para el piloto, y una Lewis sobre anillo Scarff para el observador. El puesto de pilotaje estaba debajo de la cabaña y el del observador algo separado, pues el depósito de gasolina estaba entre ellos. Pronto alcanzó gran éxito en sus incursiones de bombardeo pues era difícil de alcanzar para los cazas alemanes. Rápido y buen trepador, pero en el caso de trabar combate, la incomunicación entre piloto y observador era un grave inconveniente.

El DH.4 que se usó en las escuadrillas de Melilla llevaba motor Rolls-Royce Eagle VIII de 375 HP. Tenía una envergadura de 12,92 metros y una longitud de 9,20, superficie alar de 40,32 m², un peso en vacío de 1.083 Kg y un peso total de 1.575 Kg. La velocidad máxima que podía alcanzar era de 215 km/h a 3000 metros. El techo de servicio era de 6.706 metros y tenía una autonomía de 3 horas, 45 minutos.

los que se dedicaron a tareas de reconocimiento y al abastecimiento de la columna Navarro en Monte Arruit. Para ello tuvieron que realizar peligrosas maniobras de despegue y aterrizaje en el campo de la Hípica de Melilla que llegó a encontrarse batido por tiros de fusil⁶.

Habría que esperar aún casi dos meses más para que se consiguiesen trasladar a Melilla nuevos aparatos y tripulaciones. La escuadrilla de Buruaga tuvo que acometer durante ese tiempo las numerosas misiones que exigían las operaciones de recuperación del territorio perdido. En ese periodo de tiempo –desde comienzos de agosto hasta el 14 de octubre de 1921– la escuadrilla realizó 230 salidas con un total de 152 horas de vuelo, en las que se arrojaron 1992 bombas⁷.

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

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

La tercera escuadrilla Havilland salió hacia Nador a finales de octubre, su jefe era el capitán Joaquín González Gallarza⁸ y entre sus pilotos figuraba el que había sido jefe de la escuadrilla de Zeluán en los días de Annual: Pío Fernández Mulero. Después de una accidentada expedición, los aparatos llegaron al aeródromo de Taima a comienzos de noviembre de 1921⁹.

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

Durante el año 22 se irían agregando al grupo de Melilla las escuadrillas de Bristol, Martinsyde y Napier y la escuadrilla de hidros del Atalayón.

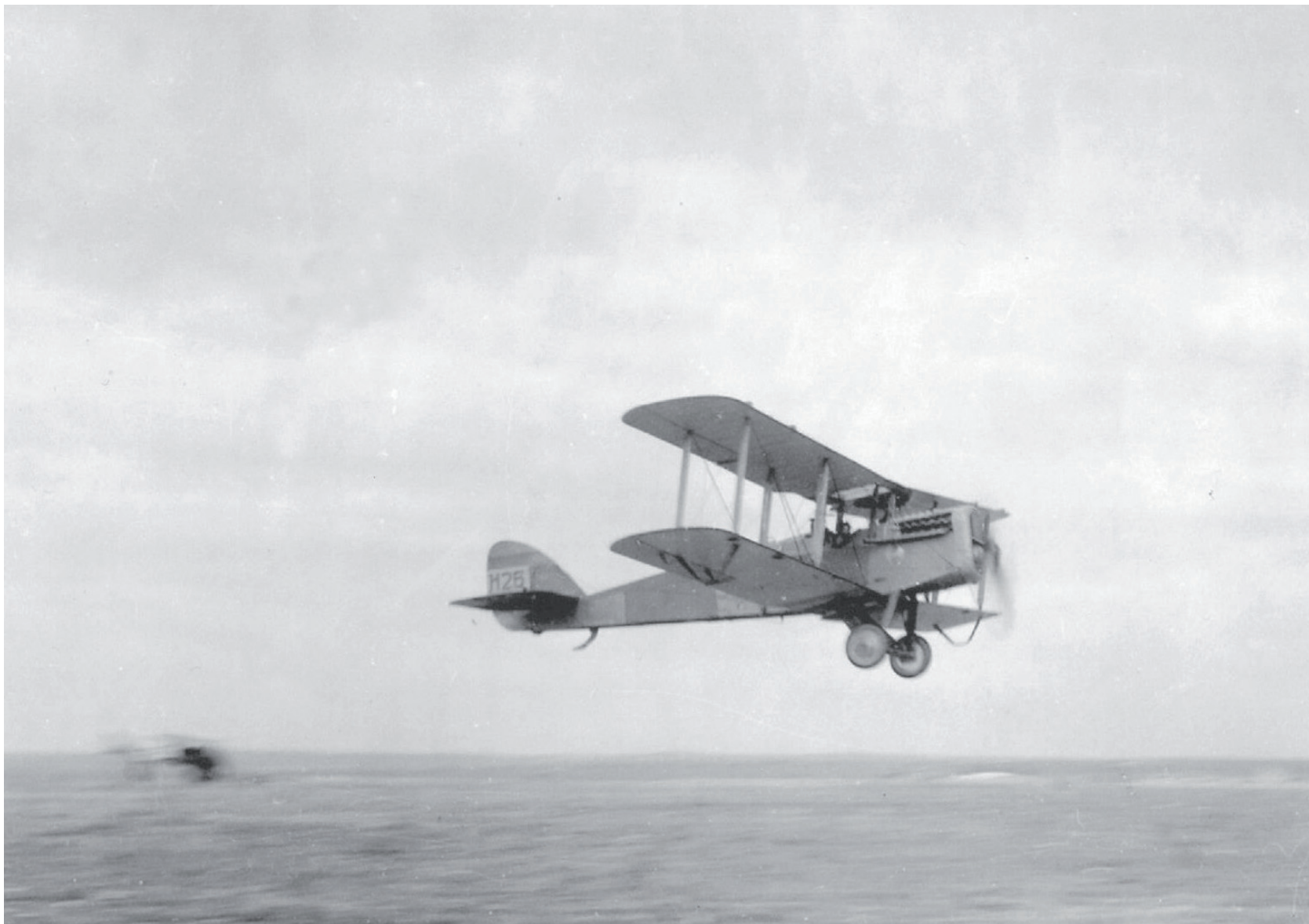
⁶IHCM. Africa.Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.

⁷El Comandante Jefe Aymat ponderaba con satisfacción lo realizado esos dos meses al comunicar al Comandante General de Melilla que ha llegado la escuadrilla mandada por Moreno Abella: “[...] Estas cifras, tan frías como elocuentes, miden el esfuerzo realizado obscuramente, en difíciles condiciones recibiendo muchas veces los impactos del fuego enemigo, digna continuación de la labor que hizo abasteciendo Monte Arruit”. IHCM. Africa.Leg. 266.

⁸AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

⁹IHCM. Africa.Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.

DH.4 en vuelo - SHYCEA.



Avión sobrevolando Atlaten (1921) - las correas ondean bajo el plano del avión indicando que las bombas ya han sido lanzadas - AGA.



SERVICIOS Y OPERACIONES DEL GRUPO DE HAVILLAND ROLLS

El objetivo inmediato de la campaña de reconquista era conseguir dominar el territorio que iba desde Melilla hasta el río Kert a finales de año. Dirigía las operaciones Sanjurjo.

En la segunda mitad de octubre se habían recuperado Zeluán y Monte Arruit, enclaves donde habían resistido los soldados españoles en su retirada desde Annual. Las imágenes de miles de cadáveres medio podridos de los soldados que habían sido masacrados dos meses y medio antes, llegaron a la península y produjeron una fuerte indignación entre los españoles.

A comienzos de noviembre se tomó Taxuda y Tauriat Hamed a partir de donde se pudieron recuperar Tazarut y Kaddur, próximas al río Kert.

El 11 de noviembre se ocupaba Yazanen y Tifasor. Para ese día, la orden de operaciones le indicaba a la aviación: *Tomará parte con todos sus aparatos dedicando la mayor parte a batir adueros y enemigo que se halle fuera de la acción de la artillería y un número menor a la misión más delicada de combatir con las tropas de tierra delante de las guerrillas de ésta, pero no tan cerca que puedan ser un peligro para las líneas propias, teniendo en cuenta los pilotos la zona en que se bate la harka amiga que en nada se distingue por su vestuario del que usa el enemigo.*

Con el mismo fin de evitar riesgos en el vuelo de los aparatos no será sin necesidad por encima de las tropas sobre todo cuando los aparatos no hayan lanzado todas sus bombas.

Por razones técnicas del servicio y necesario reposo del personal se suspenderán los vuelos desde las 12.30 a las 14 intensificándose en cambio durante el repliegue¹⁰.

Es decir, la aviación era un complemento de la acción terrestre. Y además podía comportar algunos riesgos ante los que había que estar prevenidos.

Otro dato importante de esa operación fue que se usaron por primera vez las ametralladoras montadas en los puestos de los observadores¹¹.

En la guerra europea, los primeros de Havilland DH.4 iban armados con una ametralladora Vickers sincronizada para el piloto y otra Lewis sobre anillo Scarff para el observador¹². Sin embargo, para las operaciones de Yazanen y Tifasor, las escuadrillas de Melilla salieron armadas con ametralladoras Hotchkiss, que habían llegado a Melilla en el mes de octubre¹³. Más adelante, fueron llegando otros modelos de ametralladoras y se estableció qué modelo debía llevar cada aparato. Durante los tres años siguientes, la distribución que se hizo fue la siguiente: las escuadrillas (1ª, 2ª y 3ª) de Havilland Rolls iban armadas con ametralladoras Darne "de torreta", distinguiendo si eran de "izquierdas" o de "derechas". La 1ª y 2ª escuadrillas Bristol también montaban Darne. La 3ª Bristol montó Hotchkiss hasta que causaron baja en julio de 1923 (probablemente fueron las primeras que se recibieron y que habían montado los DH.4 en el invierno de 1921). Y la escuadrilla

¹⁰IHCM. Africa. Leg. 1. Carp. 24. Operaciones de contrataque. Orden de operaciones sobre Yazanen.

¹¹GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica...* p. 149.

¹²WARLETA CARRILLO, José. "El cuarteto de Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier", en *Aeroplano* núm. 5. Madrid, 1987.

¹³IHCM. Africa. Leg. 3. Carp. 9.

de caza, Martinsyde, llevaba Vickers. Además de las ametralladoras, todos los aeroplanos llevaban como dotación un mosquetón mauser.

Con la operación sobre Yazanen y Tifasor se había conseguido que la harka de Abd el Krim repasase el río Kert, pero no se había podido someter a los Guelaya que se iban replegando hacia territorio todavía no ocupado por las tropas españolas. El día 21 de noviembre se ocuparon los poblados de Ras Medua. Las tres escuadrillas estuvieron en vuelo más de 30 horas y lanzaron entre todos los aparatos 244 bombas¹⁴. Los días previos y posteriores fueron de actividad más intensa con vuelos de reconocimiento, fotografía y bombardeo.

Los últimos días de noviembre se emplearon en vuelos de fotografía de algunos puentes y en reconocimientos de la línea férrea de Monte Arruit a el Batel¹⁵, que eran los siguientes objetivos del ejército.

El día 15 de diciembre Sanjurjo sustituyó como Comandante General de Melilla al general Cavalcanti.

Diciembre había comenzado con mal tiempo, aún así, los aviones participaron en varias acciones de cooperación para la ocupación de algunas posiciones o de bombardeo y reconocimiento. Había que llegar a las posiciones del Kert a fin de año, así que en cuanto lo permitía el tiempo atmosférico se intensificaban las operaciones. Hubo especial actividad el día 5 con la ocupación de Muley-Rechid y la posición de Zaio; y el 20 y 21 con la ocupación de Tauriat-Zag, Batel y Tistutin.

En esta última jornada de operaciones, las instrucciones que recibió la aviación fueron:

Dada la hora de salida y la extrema movilidad de la vanguardia de la columna, los aeroplanos apenas disponen de tiempo para lanzar bombas sobre Batel y Tistutin por lo cual deben hacer recorridos de vuelo siguiendo el borde de los Ziatas fijando su atención principalmente en los pasos de Fumel Crima, Ank el Yemel y los demás que conducen hacia el Garet desde el Sur continuando después en dirección a Chevica, Yasel para volver al Aeródromo por encima del Bu-Serit. Lanzarán bombas sobre toda agrupación que encuentren en este recorrido transmitiéndose de unos a otros, al llegar al aeródromo, cuantos informes puedan interesar para los vuelos sucesivos¹⁶.

Es decir, la aviación continuaba siendo un apoyo y un medio de exploración y reconocimiento al que se pedía soltura, flexibilidad y cierta capacidad de iniciativa. Porque, además, para tener datos de cara a la operación del día siguiente, el último párrafo decía:

Algunos aparatos extenderán su reconocimiento hasta el Kert y la meseta de Tikermin, a fin de precisar cualquier movimiento del enemigo por esa parte¹⁷.

LA ORDEN DE OPERACIONES SOBRE TIKERMÍN

Había llegado el momento de volver a pasar el río Kert y establecer posiciones al otro lado, en la orilla izquierda: los objetivos eran Tikermin y Drius. Tikermin a los pies de Monte Mauro y Dar Drius al comienzo del llano que conducía al Izzumar.

En las campañas de Marruecos las fuerzas españolas utilizaban como unidad de maniobra y combate la columna. Era un modelo que se había concebido en las guerras napoleónicas y que seguía en funcionamiento desde entonces. Se trataba de un conglomerado de pequeñas unidades, fuerzas y servicios, donde todos los escalones estaban en el primer nivel. Era una forma rápida de organizar las fuerzas, de carácter móvil, y sin dependencias regladas, que permitía la marcha, el combate y la ocupación de forma óptima.

Normalmente las operaciones tenían como objetivo ocupar un posición en la que había de quedar un destacamento, una fuerza armada suficiente para defenderlo, que podía ir desde una sección a un batallón o más.

La operación comenzaba con una preparación artillera al amparo de la cual las vanguardias tomaban la posición y la sostenían hasta que llegase el grueso de la columna. El grueso de la columna ensanchaba el campo para que los ingenieros pudiesen fortificar la posición y para que se pudiese hacer el suministro de municiones y avituallamiento para las fuerzas que se iban a quedar. Terminadas esas tareas, la columna se retiraba, protegida de nuevo por la artillería, hasta terreno propio.

Los momentos más delicados eran los del asalto a la posición y, sobre todo, la retirada, pues era entonces cuando aprovechaban los moros para hostigar con mayor crudeza a las tropas españolas.



Detalle de las abrazaderas y correajes de las bombas bajo el ala del DH.4 - SHYCEA.

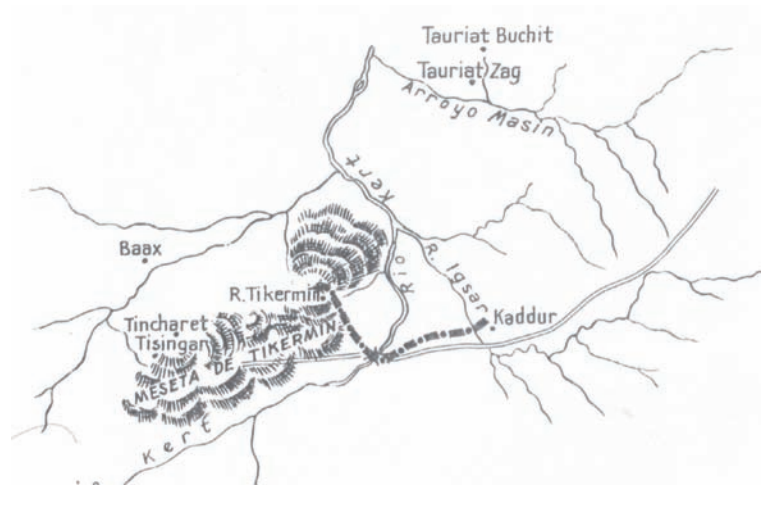
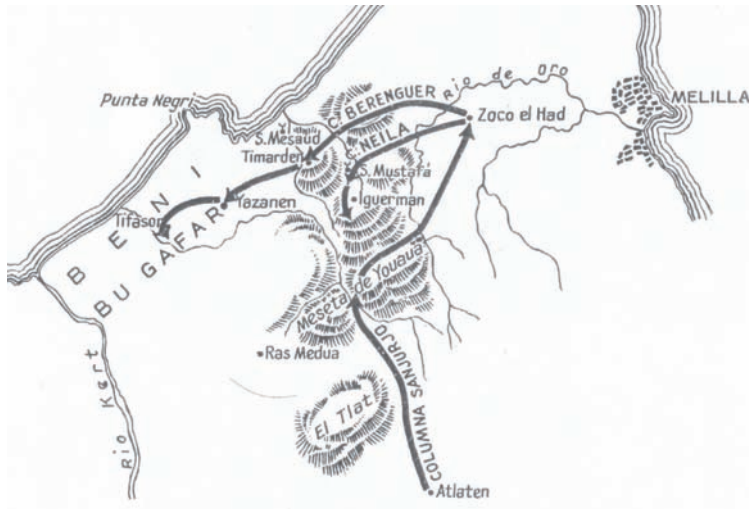


¹⁴AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5. IHCM. Africa. Leg. 266. Diario de operaciones de la escuadrilla expedicionaria. 1921.

¹⁵AHEA. Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5.

¹⁶IHCM. Africa. Leg. 1. Carp. 24. Operaciones de contrataque. Orden de operaciones sobre Tistutin-Batel.

¹⁷Ibid.



Croquis de la operación sobre Tikermin, tomado de Historia de las campañas de Marruecos.

Croquis de la operación del 11 de noviembre de 1921 sobre Yazanen y Tifasor, tomado de Historia de las campañas de Marruecos.

Soldados de aviación preparados con bombas para aprovisionar un avión - Tauima 1921 - AGA.

La operación sobre Tikermin tenía como objetivo ocupar la meseta de Tikermin y asegurar su dominio dejando guarniciones en las posiciones de Ras Tikermin, Kalkul y Tensalek; en Tikermin quedaría un batallón y dos baterías ligeras y en las otras dos posiciones sendas compañías.

El jefe de las tropas sería el general Berenguer, aunque el mando efectivo lo llevó el general Sanjurjo pues, aunque acababa de ser nombrado Comandante General de Melilla, era quien había dirigido hasta entonces las operaciones.

Las fuerzas estaban distribuidas en dos columnas mandadas por los coroneles Fernández Pérez y Saro.

En la columna del coronel Fernández Pérez irían las fuerzas del Tercio –una bandera mandada por Franco– que romperían el fuego. Además, las fuerzas del coronel Fernández Pérez encuadraban varios batallones de infantería, columna de municionamiento y grupos de artillería necesarios para el apoyo de la operación.

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

Cruzarían simultáneamente el río, la caballería por un vado hacia arriba y la infantería por el puente, tras los blindados. Nada más cruzar tomarían la torreta del



punto y el borde de la meseta. A continuación pasaría el puente a paso ligero el resto de la infantería y se desplegaría en la orilla izquierda.

La orden de operaciones añadía que el ataque a las posiciones no debía hacerse sin haber reunido antes suficiente número de fuerzas en esa orilla del Kert¹⁸.

La columna del coronel Saro tenía la función de cubrir a la otra. Apoyando con su artillería desde la otra parte del río mientras se realizaba el ataque; y desplegándose con sus fuerzas durante las obras de fortificación y en el posterior repliegue de la columna del coronel Fernández Pérez.

Sin embargo, una vez distribuida la orden de operaciones, el general Berenguer recibió un telegrama urgente a medianoche del día 21 en el que se le comunicaba que fuerzas de la policía indígena y un harca amiga estaban concentradas en Kadur, cerca del objetivo, y que mandadas por el capitán Cayuela tomarían parte en la operación a las órdenes del jefe de Regulares¹⁹.

LA JORNADA DE RAS-TIKERMÍN

Asalto y fortificación de las posiciones

Efectivamente, el capitán Cayuela, casi por su cuenta, consiguió tomar con sus hombres poco antes del amanecer la posición de Tikermín, pero *“a las siete y media aproximadamente aumentó en número considerable el enemigo”*²⁰ que trató de arrojarlos de la posición.

La intervención de la policía indígena se había adelantado al horario previsto. La columna del coronel Fernández Pérez aún no había cruzado el puente sobre el Kert y la situación en Tikermín se iba haciendo cada vez más difícil. El número de enemigos era netamente superior, las municiones comenzaban a escasear y no era posible reponerlas. Sanjurjo incluso creía recordar *“llegando este escalón a agotar las municiones, quedando en situación precaria, pues continuaron defendiéndose con piedras”*²¹.

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

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

Los aviones que habían comenzado el ataque pertenecían a la segunda escuadrilla, la del capitán Moreno Abella.

Las instrucciones que tenía la aviación para ese día decían que *“los aparatos volarán a lo largo del frente de combate, actuando sobre grupos que se hallen fuera del alcance de las baterías o en situación cubierta contra el fuego de éstas”*²³. Sin embargo, nada más llegar los aviadores se hicieron cargo de la situación, bajaron a pocos metros de altura sobre el terreno, lanzaron las bombas, hicieron fuego de ametralladora y consiguieron detener el ataque del enemigo que, en grandes grupos, descendía por las cumbres de Monte Mauro y Meseta del Bax con el propósito de envolver a las fuerzas de Cayuela.

La aviación pudo contener esos ataques hasta las nueve y veinte, momento en que llegó la vanguardia de la columna, la Bandera del Tercio mandada por Franco que, por su parte, recordaba así la acción:

“Cruzamos el Kert por el soberbio puente de piedra, obra de nuestros ingenieros, y llegamos a Calcul, ocupado por la Policía; allí queda por orden superior una compañía de legionarios en espera de la columna. Este es el lugar señalado para la

¹⁸IHCM. Africa.Leg. 265. Carp 38.

¹⁹IHCM. Africa.Leg. 265. Carp 38.

²⁰Comandancia General de Melilla. Orden general del día 24 de abril de 1923. Declaraciones del capitán Cayuela.

²¹Comandancia General de Melilla. Orden general del día 24 de abril de 1923. Declaraciones del general Sanjurjo.

²²Comandancia General de Melilla. Orden general del día 24 de abril de 1923. Declaraciones del capitán Arredonda.

²³IHCM. Africa.Leg. 265. Carp 38.

**Personal del grupo de escuadrillas de Melilla a 30 de noviembre de 1921 (AHEA.
Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-5)**

AERONÁUTICA MILITAR AVIACIÓN
AERÓDROMO fijo de Melilla (Nador)

Personal afecto
Comandante de Infantería don Guillermo Delgado, Jefe del Grupo de Escuadrillas.

PRIMERA ESCUADRILLA

Capitán	D. Apolinar Sáenz de Buruaga	Piloto y jefe de la misma
Idem	D. Luis Manzanegue Feltre	Piloto
Teniente	D. Agustín Hidalgo de Quintana	Piloto
Idem	D. Enrique Mateo	Piloto
Sargento	D. Cándido Carpio	Piloto
Capitán	D. José Carrillo	Observador
Teniente	D. José Alonso Valdés	Observador
Idem	D. Ricardo Bellod	Observador
Idem	D. Carlos Sartorius	Observador
Idem	D. Arturo González Gil	Observador
Sargento	D. Manuel Martínez	Mecánico
Cabo	Diego Martínez	Mecánico
Soldado	Federico Parset	Mecánico
Idem	Román Alzuru	Mecánico
Idem	César Menéndez	Mecánico

SEGUNDA ESCUADRILLA

Capitán	D. Luis Moreno Abella	Piloto y jefe de la misma
Idem	D. Antonio Ferreiro	Piloto
Idem	D. José Luis Ureta	Piloto
Idem	D. Francisco Rodríguez Caula	Piloto
Idem	D. Felipe Acedo Colunga	Piloto
Sargento	D. Antonio Rodríguez Lanza	
Tte. Navío	D. Emilio Cadarso	Observador
Teniente	D. Luis Arizón	Observador
Idem	D. Vicente Barrón	Observador
Idem	D. Luis Ruano	Observador
Capitán	D. Luis Montalt	Observador
Soldado	Matías González	Mecánico
Idem	Gabriel Pons	Mecánico
Idem	Benigno Marcos	Mecánico
Idem	Luis Alonso	Mecánico
Idem	Bonifacio Rodríguez	Mecánico
Idem	Francisco de Juan	Mecánico

TERCERA ESCUADRILLA

Capitán	D. Joaquín González Gallarza	Piloto y jefe de la misma
Idem	D. Pío Fernández Mulero	Piloto, jefe de talleres
Idem	D. Antonio Gudín	Piloto, encargado de talleres
Teniente	D. Pedro García Orcasitas	Piloto
Idem	D. Luis de Angulo	Piloto
Capitán	D. Francisco Mata Manzanero	Observador
Idem	D. Enrique Montero González	Observador
Teniente	D. Eusebio Paredes	Observador
Idem	D. Francisco Escribano	Observador
Idem	D. Emilio Gascón	Observador
Soldado	Francisco Laguna	Mecánico
Idem	Leocadio Pérez	Mecánico
Idem	Gervasio Apiñániz	Mecánico
Idem	Nicomedes Churruca	Mecánico
Idem	Miguel Comany	Mecánico
Alférez	D. Antonio Delgado	Jefe del Destacamento
Soldado	Domingo Bosch Guitar	Montador
Idem	Miguel Jayo Aranguren	Montador
Soldado	Mariano Villén Sánchez	Fotógrafo
Idem	Francisco Alonso Castillejo	Fotógrafo

concentración antes de dar el salto a Ras Tikermin, donde los policías y gente del pueblo se han establecido antes de amanecer.

Llegan noticias de que el fuego es muy grande y de que en Ras Tikermin las municiones escasean.

Con gemelos –continúa diciendo Franco– se distinguen los grupos enemigos, ocultos en los espacios desfilados de la posición. Varios aeroplanos, volando sobre ellos, nos dejan escuchar el tableteo de sus ametralladoras. Se les ve trazar pequeños círculos sobre las barrancadas, ametrallando a los grupos enemigos. Vuelan tan bajo, que tememos que puedan alcanzarles los disparos. Otro aparato deja caer bombas que levantan negras humaredas. Todo el fuego se concentra en el pequeño espacio desfilado delante de la posición. Hay que ir en seguida, sin esperar la concentración de la columna.

Rápidamente van los legionarios ocupando las alturas de los flancos y llegamos a Ras Tikermin, adonde ha ido al galope la caballería. Relevamos a los jinetes, que encontramos en la loma anterior a la posición, y entramos en la misma los primeros legionarios²⁴.

Sin embargo, los problemas continuaban. En su asalto, los jinetes de Alcántara habían hecho fuego sobre las fuerzas de la policía indígena que se hallaban defendiendo la posición. Y no sólo eso. Aunque la posición se había salvado, los enemigos aún estaban próximos. Los ingenieros no podían llevar a cabo sus tareas si antes no se conseguía alejar al enemigo que todavía rodeaba la posición. Cuando las fuerzas del Tercio entraron en la posición, el capitán Arredonda le pidió a Franco que facilitase municiones a sus hombres para poder alejar al enemigo. Tras dos horas de combate, se habían quedado sin cartuchos. El comandante del Tercio se negó a dárselas y la policía indígena tuvo que esperar a que llegase la columna de municiones para poder abastecer a sus hombres. Mientras tanto tenía que contemplar cómo *“las fuerzas del Tercio recibieron fuego intenso del enemigo a tan corta distancia que en los primeros 150 ó 200 metros vióse obligado a detenerse y entró en la posición el comandante Franco quien me pidió le apoyase con mis fuerzas por serle imposible continuar el avance ante la proximidad del enemigo”*²⁵. En cuanto llegaron las municiones, el capitán Arredonda se echó fuera de la posición con sus hombres consiguiendo aliviar la situación del Tercio y permitiendo que pudiesen trabajar con tranquilidad los ingenieros.

Mientras tanto, la acción de los aeroplanos continuaba. A lo largo de la jornada fueron entrando en combate las otras dos escuadrillas del grupo. En cuanto aparecía una nueva escuadrilla en la zona de lucha, la escuadrilla que se encontraba allí en ese momento regresaba al aeródromo para repostar y volver de nuevo al frente. Mediante continuos relevos que duraron todo el día se logró que hubiese una escuadrilla continuamente en vuelo sobre el enemigo²⁶.

En cuanto a la forma en que se actuó aquel día, no hubo acuerdo previo entre los pilotos, pues era la primera vez que se encontraban en esa situación. Los aparatos, teniendo a la vista al resto de los miembros de la escuadrilla, se dirigían hacia los distintos núcleos de combate y se lanzaban al ataque.

El general Sanjurjo, en su declaración para el juicio contradictorio, recordaba al respecto:

“En los comienzos del combate, y en servicio de exploración, volando muy bajo y en campo enemigo, practicaron amplios reconocimientos, de los que dieron cuenta por medio de partes y croquis trazados a inmediación del cuartel general, los que permitieron conocer el detalle de la situación de las concentraciones y dirigir a ello convenientemente el fuego de artillería, así como la acertada distribución de las fuerzas en todo el centro del combate y los puntos en que convenía acumular mayores contingentes por la probabilidad de ataque. Este servicio de exploración en las condiciones expuestas, continuó durante el desarrollo del combate, contribuyendo poderosamente al éxito de la operación en este sentido.

Y ponderaba además el general Sanjurjo: *rasgo de valor digno de todo encomio, tanto por la bravura demostrada por los aviadores volando tan bajo en campo enemigo, y por lo tanto con grandes riesgos de aterrizar en él, como por la exposición en que estuvieron, dado el nutrido fuego que le hizo el enemigo a corta distancia: a parte de su abnegación en aquellos momentos, contribuyeron seguramente a evitar un episodio sangriento o quizás a un momentáneo desplazamiento de fuerzas*²⁷.

El repliegue

Los trabajos de fortificación y adecentamiento de la posición no llevaron mucho tiempo, en tres horas estaban hechos: reparar los parapetos de sacos terreros y disponer las alambradas de manera que dificultasen el asalto. Los convoyes habían llevado munición suficiente para unos cuantos días de combate y víveres para

²⁴FRANCO, Comandante. *Diario de una Bandera*. 1922. XV–Ras Tikermin.

²⁵IHCM. *África*. Leg. 265. Carp 38. Oficio del capitán Arredonda a su coronel Jefe.

²⁶GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica*... pp. 150–154

²⁷Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.



casi una semana. Por lo demás, la posición de Tikermín, la mayor de las tres que se iban a dejar ocupadas, no exigió mucho trabajo pues tenía un frente estrecho.

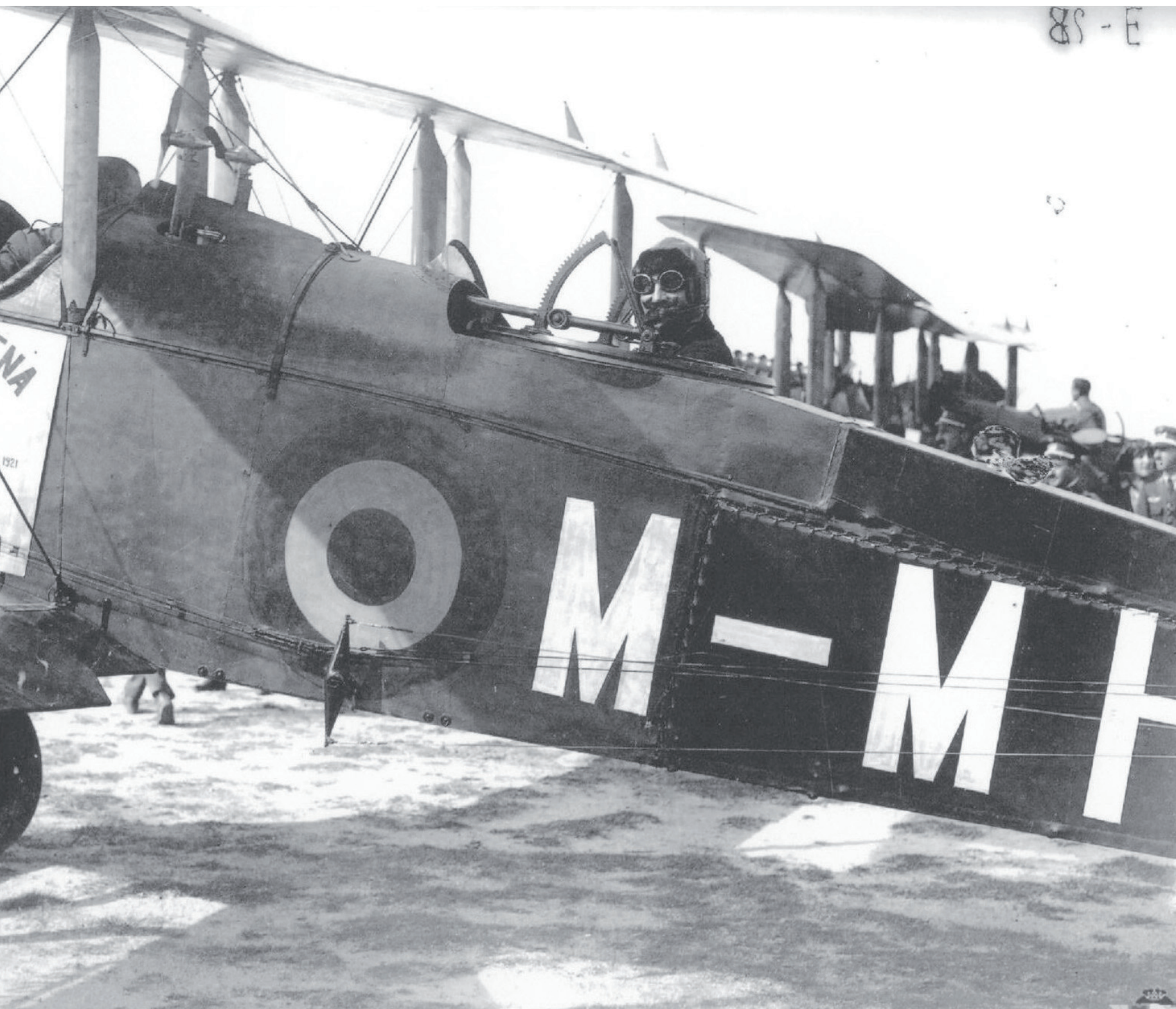
Una vez terminados los trabajos, quedó guarnecida la posición de Tikermín por dos compañías de fusiles, una de ametralladoras y una batería ligera. Las otras dos posiciones, Kalkul y Tensalek fueron ocupadas por una compañía cada una, y estaba previsto que en la torreta del puente quedase un destacamento del Tercio cuando se hubiesen retirado todas la tropas.

Hacia las dos de la tarde llegó el momento de comenzar el repliegue. La columna que había participado en la operación había de retroceder hacia el campamento de partida.

La maniobra era delicada, pues esos momentos solía aprovecharlos el enemigo para lanzar sucesivas oleadas de ataques. El repliegue había que hacerlo de forma escalonada, de manera que unas unidades fuesen protegiendo la retirada de las otras. Las últimas unidades que abandonarían sus posiciones, lógicamente, serían las de artillería que dejarían de batir el territorio enemigo una vez que las últimas tropas propias hubiesen repasado el río Kert, cosa que sucedió sobre las 6 de la tarde.

Por otra parte, el territorio en el que se desarrollaba la operación, correspondía a la kabila de Beni Said que tenía fama de ser especialmente enmarañada durante los combates en retirada pues sabía aprovechar con gran pericia los accidentes del terreno para protegerse de un fuego más intenso de la artillería. Ese fue otro motivo por el que se consideró decisiva la actuación del grupo de Havilland Rolls.

*Havilland DH.4 -Cartagena- pilotado por Pío
Fernández Mulero - SHYCEA.*



Llegada la hora, el fuego en las guerrillas de Infantería era intensísimo; los objetivos batidos por Artillería y Aviación se encontraban totalmente cubiertos de humo; destacábanse multitud de explosiones blancas de los proyectiles de Artillería, entre las formadas por altas columnas de humo negro y denso de trilita de las bombas de Aviación. Todos los aviones atacaban entrando y saliendo en vuelo rasante en aquella imponente cortina de fuego, como si sus siluetas, puntos negros móviles sobre el enemigo, sirvieran de inocente objetivo a nuestra Artillería mientras ellos, al volar, dejaban caer fuerte y asombrosa cantidad de metralla. El capitán Carrillo lanzó un parte en el puesto de mando, diciendo: “hay mucho enemigo, tirad con artillería al mismo punto, pero con fuego rápido”. En otro parte informó: “el enemigo se corre por los barrancos de la derecha del frente y aparecen otros núcleos numerosos por la izquierda”. Era preciso contener a este enemigo valeroso y buen guerrero del momento de la retirada, que se echaba encima de las guerrillas cuando al desplazarse para alcanzar al grueso de la columna disminuía la densidad del fuego²⁸.

El capitán Fernández Mulero había sido jefe de la escuadrilla de Zeluán hasta el desastre de Annual y había participado en acciones tan comprometidas como el repliegue de Annual. El día de Ras Tikermin tuvo la oportunidad de participar en el combate desde una triple perspectiva: como piloto de la tercera escuadrilla, la de Gallarza, como jefe de talleres del grupo de escuadrillas, y, además, ese día en concreto, como jefe de escuadrilla, pues Gallarza se encontraba enfermo²⁹.

Como piloto participó con su avión en el combate desde el aire. En plena acción observó cómo era derribado uno de los aparatos, así que cuando consumió su munición, regresó al aeródromo, cogió un coche y se trasladó hasta donde estaba el aparato para recuperarlo o, por lo menos, desmontar el armamento.

El avión al que quería llegar era el “Murcia 3”, “María de la Fuensanta”, de la segunda escuadrilla. Pilotado por el capitán Ureta, llevaba al teniente Arizón como observador. Había recibido varios impactos en el radiador y en la hélice, y tuvo que tomar tierra en las inmediaciones de Kalkul. El aeroplano se había roto, pero los tripulantes no habían sufrido ninguna consecuencia.

Estando allí, el capitán Mulero pudo presenciar las maniobras de los aviones durante la retirada. Había acabado de desmontar y ordenar el traslado al aeródromo del “Murcia 3” cuando fue derribado el capitán Ferreiro que consiguió aterrizar con normalidad entre Kalkul y Tenmasalek.

La retirada continuaba y también la acción de los aeroplanos. Casi al tiempo que aterrizaba el capitán Ferreiro con el “Salamanca 2”, el capitán Mulero observaba cómo “varios aviones bombardearon a escasa altura, unos 300 metros sobre el terreno, llamándole la atención uno de ellos que volaba sobre la guerrilla a 100 metros aproximadamente. Este avión pasó a los pocos minutos sobre la posición de Kalkul normalmente y con el motor en marcha, parándose éste y viendo que el avión viraba y tomaba tierra. Se trasladó inmediatamente en automóvil al lugar del suceso, encontrando el avión con la hélice y el tren de aterrizaje rotos por haber tomado tierra con el viento de costado”.³⁰

Se trataba del “H-39” de la primera escuadrilla. Pilotado por el teniente Hidalgo de Quintana era la tercera salida que había hecho. Después de arrojar todas bombas había emprendido un reconocimiento de los barrancos cercanos a las posiciones ocupadas para recoger datos y llevárselos al Alto Mando. A la altura de Ras Tikermin el aparato fue tocado por una fuerte descarga. El piloto recibió disparos en el pecho, la pierna y el brazo. Aún así consiguió ir dirigiendo el aparato hacia las líneas propias. Sin embargo la pérdida de sangre fue tan rápida que perdió el conocimiento. El observador, teniente Bellod, percibió una reacción extraña del aparato y enseguida observó el desmayo del piloto. Tomó los mandos y llevó el aparato sobre el río Kert. Consiguió hacerlo aterrizar en una explanada cercana a la carretera de Kandussi a Segangan. El viento le entraba de costado, y el aterrizaje fue abrupto. El “H-39” rompió el tren de aterrizaje y la hélice.

Además del capitán Mulero y un destacamento del 14º ligero de Artillería, cuyo médico atendió enseguida al teniente herido, uno de los primeros en llegar al lugar del accidente fue el general Sanjurjo. En ese momento se estaba retirando desde el puesto de mando en Kalkul a la posición de Tazarut para dirigir desde allí la retirada. Tanto él como el coronel Despujols, su jefe de Estado Mayor, destacaron la eficacia de todos los aviadores durante toda la operación y en la retirada y la pericia de los pilotos que habían sido tocados para llevar los aparatos dañados hacia territorio propio y no retrasar el repliegue. “La retirada de nuestras tropas había co-

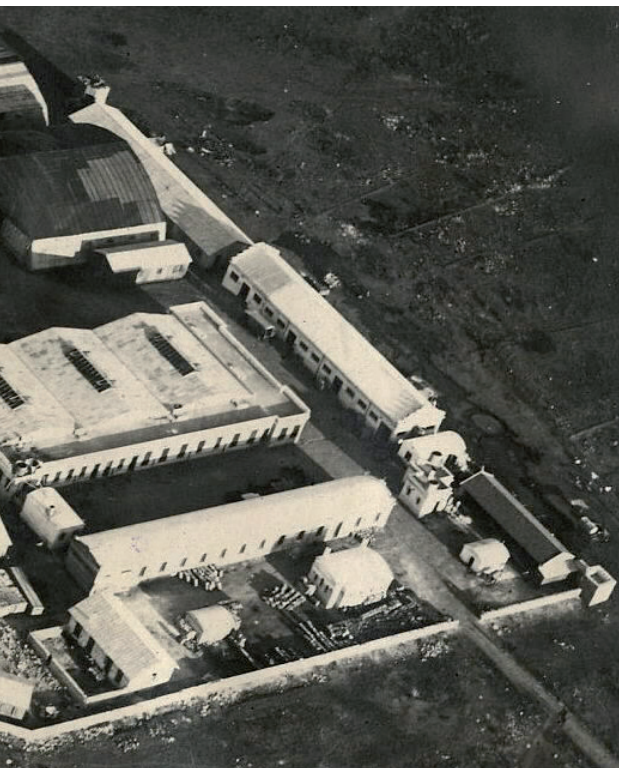


Vista aérea del aeródromo de Tauima (año 21) - AGA.

²⁸GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica...* pp. 150–154

²⁹IHCM. Africa. Leg 4. Recompensas 1922–26. Expediente para la Medalla Militar de D. Pío Fernández Mulero. Declaración de D. Joaquín González Gallarza.

³⁰IHCM. Africa. Leg 34. *Alta Comisaría de España en Marruecos. Orden General del 25 de Agosto de 1922. Tetuan*. En la que se recoge la instrucción del juicio contradictorio a favor de los tenientes Agustín Hidalgo de Quintana y Ricardo Bellod Keller por los hechos del 22 de diciembre de 1921 en Ras Tikermin. Declaraciones del capitán Fernández Mulero.



menzado a las 15.00 y únicamente tuvieron que retrasarla los que ayudaron a desmontar el avión y cargarlo en camiones, operación que se realizó con mucha rapidez⁸¹.

BALANCE

Todas las unidades terrestres consiguieron regresar a pernoctar a sus posiciones de partida, desde donde sus jefes redactaron y firmaron los correspondientes partes de novedades.

El general Berenguer enviaba un telegrama al Comandante General desde Hianen, su cuartel general, a las 21, 45:

“... participo a V.E. que, en cumplimiento de la orden general del 20, se ha efectuado el paso del río Kert, ocupándose en su orilla izquierda las posiciones de Ras Tikermin, Calcul y Tensalek por las fuerzas a mis órdenes.

El enemigo no ofreció resistencia al paso del río y ocupación de las citadas posiciones, al parecer sorprendido por nuestro avance, reaccionando después y oponiéndose enérgicamente a la fortificación de las mismas, con mayor ímpetu por la mañana en Ras Tikermin y por la tarde en Tensalek, siendo batido en toda la línea y quedando quebrantado, pues hostilizó ligeramente nuestro repliegue, no obstante terminar la entrada de las columnas en el campamento de Hianen a las 21...⁸²

Sin embargo, la jornada de Tikermin fue dura. Hubo 90 bajas, 11 muertos. La unidad que salió peor parada fue el Tercio, con ocho muertos de los que dos eran oficiales y 50 bajas en total. Las tropas indígenas también salieron malparadas. Los regulares tuvieron 3 bajas entre sus oficiales, y entre suboficiales y tropa indígena, 13 bajas más.

Uno de los oficiales heridos era el teniente de Regulares Ricardo Burguete Reparaz, que participó con el segundo Tabor en la toma de Tensalek al otro lado del vado, en el mantenimiento de esa posición y en la retirada de ella. Su teniente coronel –Nuñez de Prado– lo cita como distinguido en el parte que envía al coronel Saro⁸³. También participó como teniente de Artillería del Regimiento Mixto de Melilla, Alfonso Carrillo Durán, hermano de José volaba ese día como observador de la primera escuadrilla⁸⁴.

En el parte de Aviación del día 22 de diciembre se decía: *“En el día de hoy se han hecho 29 vuelos, permaneciendo en el aire 20 horas, 52 minutos (falta de cronometrar el avión del teniente Hidalgo).*

Se han arrojado 219 bombas y se ha hecho fuego de ametralladora⁸⁵.

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

[...]Ya han concluido para siempre las diferencias de criterio: el que no vuela bajo en misión de cooperación al combate de Infantería no cumple con su deber. Esta es la magnífica moral que supo implantar aquella oficialidad, impulsada por el coronel Soriano, en constante y honrada emulación para dar prestigio inmaculado a la Aviación española. Inmortalicemos un nombre: Ras Tikermin⁸⁶.

Aún así, a la vista de los derribos del día 22 de diciembre en Ras Tikermin, el general Echagüe se vio en la obligación de llamar a la prudencia a sus hombres: *“Es de todo punto necesario oponerse por todos los medios a que los méritos de la Aviación se establezcan sobre la cifra de muertos y de heridos. La valentía de los aviadores está, desde luego, sentada [...] Pero hay que huir de que, en el momento en que la intervención de la aviación en la campaña empieza a tomar serias proporciones, el servicio sea invadido por el ambiente que desgraciadamente ha dominado nuestro Ejército: el de medir la magnitud del mérito y de la utilidad prestada por todo el riesgo y el daño que en el servicio se corre y se cosecha [...] La aviación no debe seguir un camino por el que se multiplicarían las víctimas, se producirían héroes y se perdería material en abundancia con grave perjuicio del real valor de su acción en la campaña, que es su objetivo primordial, sino que aquél se conseguiría, y cada día en mayor escala, si todo el*

⁸¹Alta Comisaría de España en Marruecos. *Orden General del 25 de Agosto de 1922*. Declaraciones del coronel Despujols.

⁸²IHCM. Africa. Leg 265. carp. 38.

⁸³Burguete, Nuñez de Prado y Carrillo llegarían a ser nombres importantes en la aviación española. Quizá lo que presenciaron ese día sobre el río Kert les animó a decidirse por la aviación. En concreto Burguete se apuntó al curso de pilotos en cuanto le dieron el alta en el hospital.

⁸⁴Alta Comisaría de España en Marruecos. *Orden General del 25 de Agosto de 1922*. Declaraciones del teniente Carrillo Durán.

⁸⁵IHCM. Africa. Leg 265. carp. 38.

⁸⁶GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica...* pp. 150–154.

personal volante se somete con perfecta disciplina de que debe dar ejemplo a las órdenes y consejos de sus jefes jerárquicos [...] para obtener en cada caso el máximo rendimiento³⁷.

Traslucen estas palabras dos preocupaciones que albergaba el general a la vista de los acontecimientos no sólo de la última semana, sino del último semestre. El afán de protagonismo había sido en buena medida una de las causas del desastre de Annual y no quería que se adueñase de sus hombres. Además, la aviación se había mostrado como instrumento eficaz en las operaciones militares. Sería contraproducente desbaratar tan buenas perspectivas por un exceso de individualismo.

El sólo hecho de que se incoase el expediente para la Laureada es ya de por sí significativo. El ir y venir de la historia y de los reglamentos impidieron que el expediente llegase a buen puerto³⁸, de todas formas, sirva para corroborar el cambio sustancial que había dado la aviación en esa jornada el dictamen de un militar tan experimentado como Sanjurjo:

“La bravura de los aviadores, su gran espíritu bien claramente demostrado por los resultados obtenidos en este combate donde tan valiosos servicios prestaron como elementos de exploración y como arma combatiente y por las bajas de aparatos que experimentaron [...] que considera el 2º grupo de escuadrillas de Aviación comprendido en las condiciones a que hace referencia el artículo 75 del reglamento de la Real y Militar Orden de San Fernando³⁹”.

FUENTES

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

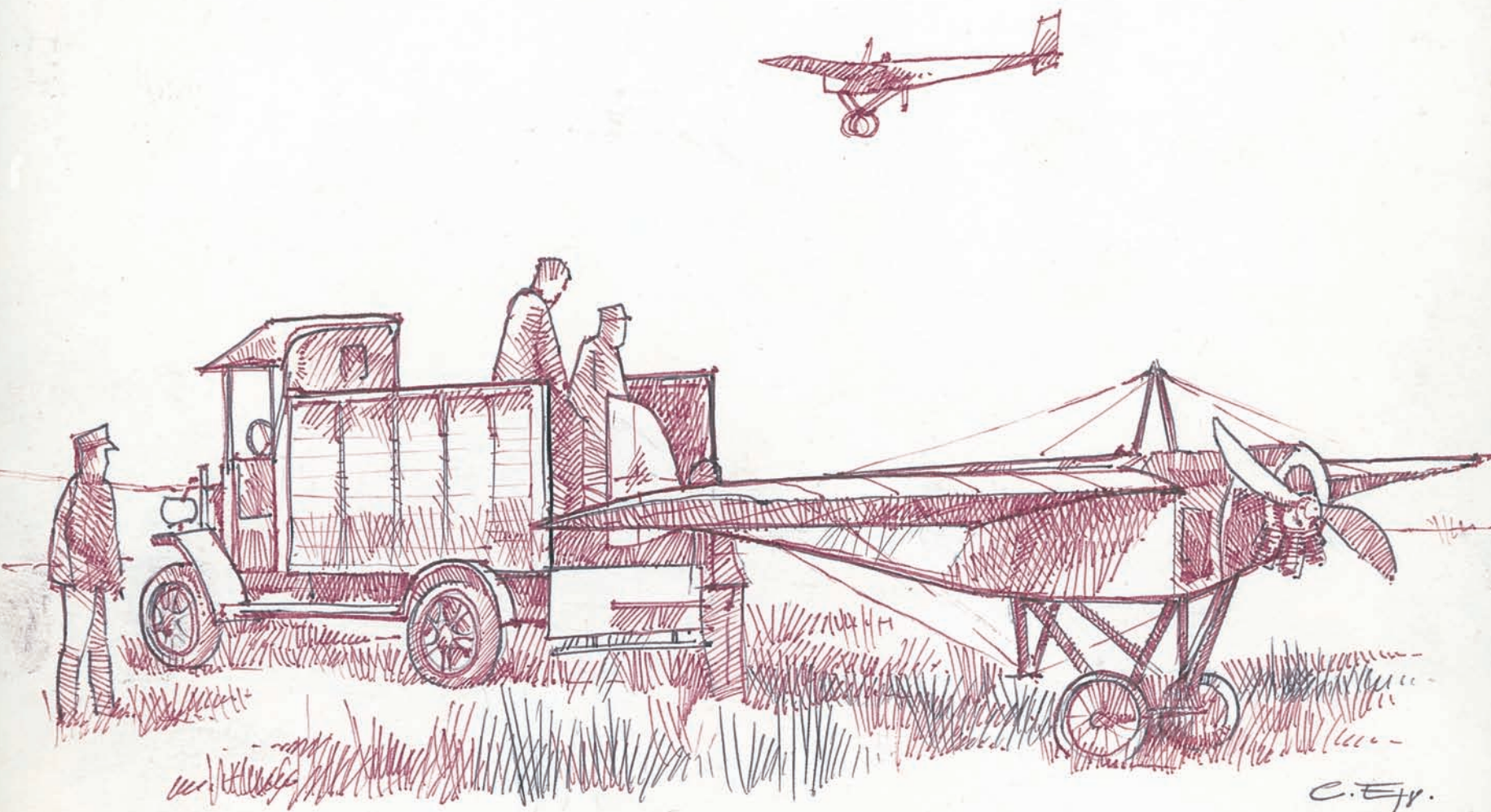
BIBLIOGRAFÍA

- *Historia de las campañas de Marruecos*, tomos III y IV. Servicio Histórico Militar.
- ACEDO COLUNGA, Felipe. *El alma de la aviación española*. Espasa-Calpe. Madrid, 1928.
- ATIENZA RIVERO, Emilio. *El General Herrera. Aeronáutica, milicia y política en la España contemporánea*. Fundación Aena, Madrid, 1994.
- AZAOLA, “Canario”. “Aeroplanos del pueblo” en *Aeroplano* núm. 3, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, 1985.
- AZAOLA, “Canario”. “Guerra en Marruecos” en *Aeroplano* núm 3, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Madrid, 1985.
- GOMÁ ORDUÑA, José. *Historia de la Aeronáutica Española*. Madrid, 1950.
- HERRERA ALONSO, Emilio. *Cien aviadores de España*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2000.
- HERRERA, Emilio. *Memorias*. [Edición de Thomas F. Glick y José M. Sánchez Ron], Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 1988.
- HIDALGO DE CISNEROS, Ignacio. *Cambio de rumbo*. Ikusager, Vitoria-Gasteiz, 2001.
- *Historia de la aviación española*. Instituto de Historia y Cultura Aérea. Madrid. 1988.
- LÁZARO ÁVILA, Carlos. “Las primeras acciones nocturnas de la aviación militar española (1919–1924)”, en *Aeroplano* núm. 15. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 1997.
- LÁZARO ÁVILA, Carlos. *La forja de la Aeronáutica Militar: Marruecos (1909–1927) en Las Campañas de Marruecos: (1919–1927)*. Coordinación a cargo de Antonio Carrasco. Almena, Madrid, 2001.
- MONTERO RONCERO, Antonio. “Manuel Cascón: 60 años de silencio”, en *Aeroplano* núm. 17. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 1999.
- PRIETO, Indalecio. *Convulsiones de España*. México, 1967.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Francisco Franco y su tiempo*. Fundación Nacional Francisco Franco, Madrid, 1984.
- WARLETA CARRILLO, José. “El cuarteto de Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier”, en *Aeroplano* núm. 5. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 1987.

³⁷Telegrama del general Echagüe a las escuadrillas de Melilla (26–XII–1921) Citado por ACEDO COLUNGA, Felipe. *El alma...* Pág. 31–33.

³⁸Nos referimos a la llegada de Primo de Rivera con su peculiar política militar y al propio reglamento de la orden de San Fernando que, era especialmente restrictivo en cuestiones aeronáuticas donde se suponía que, aparte del número de bajas necesario, era imprescindible volver con el aparato al aeródromo.

³⁹Comandancia General de Melilla. *Orden general del día 24 de abril de 1923*. Declaraciones del general Sanjurjo.



«Yo no vivo si no vuelo, sea en la paz o en la guerra»

Fausto Arturo Iglesias, la llamada de la sangre

SANTIAGO GUILLÉN GONZÁLEZ
ANTONIO MONTERO RONCERO
*Teniente Coronel de Intendencia del E.T.
Miembro colaborador del IHCA*

UNA FAMILIA NUMEROSA

Fausto Arturo Iglesias nació en el pueblo de Balcarce (Buenos Aires, Argentina) en 1898. De sus antecedentes familiares poco se sabe, salvo que su padre, Darío Iglesias, había servido en el Ejército español y luego emigró a la Argentina. Cuando Fausto Arturo comenzó su formación como aviador, reunió en un cuaderno todos los recortes de periódico que daban

cuenta de sus progresos. En el dorso de la portada de dicho cuaderno, fechado en Balcarce en octubre de 1921 puede leerse un texto escrito a lápiz que ayudaría a identificar a los numerosos miembros de la familia del aviador: *“Recuerdo de la aviación Balcarceña de nuestro Ilmo. Fausto Arturo Iglesias. La familia de Iglesias. Darío Iglesias, Justa B. de Iglesias, Julia Iglesias, José Iglesias, Milagros Iglesias, Arturo Iglesias, Ricardo Iglesias, Abelardo Iglesias, Ma-*

ría Iglesias, Leonor (¿) Iglesias, Sigfrido Iglesias, Rodolfo Iglesias, Nélica (¿) Iglesias, Alfredo Iglesias, Angélica Iglesias”. Es decir, de acuerdo con estos datos, Fausto Arturo sería el cuarto de los trece hijos de Darío Iglesias y su esposa Justa.

EL AERoclUB DE BALCARCE

Fausto aprendió a volar en un Caudron G.3 de la escuela de vuelo “René Caudron” en el Aeroclub de Balcarce (aeródromo de la Tablada), fundado por Francisco Labit Miramón el 4 de enero de 1921.

En los mencionados recortes de prensa, muchos de ellos sin fecha, queda fielmente reflejada la atmósfera que reinaba en los primeros tiempos de la aviación argentina:

Aviación local. Exámenes de dos pilotos (febrero de 1921): “Mañana a las 15 horas han de rendir el examen para optar al título de pilotos los señores Arturo Iglesias y Claudio Echarte. Estos exámenes serán tomados por el señor Intendente Municipal don Diego T. Otañendi y el piloto señor Elissamburu, nombrados por el Aero Club Argentino en fecha 14 del corriente.



Iglesias a bordo del biplano Caudron G.3 con motor de 80 CV que utilizó en la escuela “René Caudron” de Balcarce, durante su formación como piloto aviador. (S. Guillén).



Imagen de las pruebas de vuelo de Iglesias y Echarte, tomada muy probablemente en la tarde del jueves 17 de febrero de 1921. (S. Guillén).

"Ayer regresó de Buenos Aires el señor Juan Labit Miramón, donde se trasladara días pasados para pedir la comisión examinadora del Aero Club y hallándose enfermo el secretario del mismo, señor M. Ramos Vivot ha sido nombrada la comisión arriba mencionada, por el presidente Ingeniero Alberto R. Mascias.

Con estos dos nuevos pilotos suman ya cuatro los patentados en Balcarce, en la escuela "René Caudron", dirigida por el piloto Labit Miramón. La escuela espera que el entusiasmo seguirá siendo siempre grande.

"Balcarce da una nota sumamente bella al resto de las provincias de Buenos Aires, siendo el único pueblo que cuenta con cuatro pilotos ya y su aeroclub regional, además de su pequeña escuela de aviación, que esperamos sea ella tan grandiosa como merece, y que el esfuerzo de los dos conocidos vecinos de la localidad sea colmado por el más lisonjero de los éxitos. Que los nombres de los señores Elissamburu y Errecaborde ocupen una bella página en la historia de la aviación argentina".

Francisco Labit Miramón, director de la escuela "René Caudron", se incorporó como aviador voluntario al Ejército francés en abril de 1915. En la escuela Blériot de Le Buc obtuvo su título de piloto militar. El examen consistía en dos viajes aéreos de 700 km y una prueba de altura de una hora de observación a 2.000 m. Fue destinado a la Escuadrilla C.47 en la Champagne, e intervino en el Oise y en la batalla del Somme. Un problema de corazón le obligó a hospitalizarse en Virz-Cratillon, regresando al frente de Belfort en octubre de 1916. Permaneció allí hasta enero de 1917, fecha en que fue nombrado profesor en la escuela de aviación de Chateauroux, donde sirvió hasta febrero de 1919. Fue condecorado con la Cruz de Guerra, y al regresar a la Argentina organizó el aeródromo de Balcarce. Los cuatro pilotos formados en Balcarce a que hace referencia el artículo son, además de Iglesias y Claudio Echarte Moreno, Francisco Elissamburu y Juan Scala.

De Balcarce (F. C. S.): "Con un éxito brillante rindieron examen de pilotos voladores los jóvenes Arturo Iglesias y Claudio Echarte Moreno, prueba que se llevó a cabo el jueves pasado ante una numerosa concurrencia de familias invitadas a tal objeto, las cuales fueron obsequiadas por la dirección de la escuela con un té. Los alumnos mencionados fueron examinados por los señores Diego F. Otamendi y piloto Francisco Elissamburu en representación del Aero Club Argentino".



Iglesias durante el examen para la obtención del título de piloto aviador. (S. Guillén).



De izquierda a derecha, Claudio Echarte Moreno, Francisco Labit Miramón y Fausto Arturo Iglesias, a comienzos de 1921. (S. Guillén).



Iglesias, ya convertido en piloto, con un pasajero a bordo del Caudron G.3. (S. Guillén).

Examen del aspirante Iglesias: "A las 17 el joven Arturo Iglesias decolló con fuertísimo viento. Inició la primera serie de ochos para luego aterrizar a muy pocos metros del punto fijado. Se eleva nuevamente a las 17,30 para cumplir la segunda serie. Aterriza esta vez en el mismo punto. Por tercera vez decolla y después de un largo vuelo, en el que al-

canzó una altura de 1.800 metros, inicia una espléndida espiral hasta los 900 metros, donde detiene el motor y desciende en correcto planeo y aterriza magistralmente en el centro del aeródromo. Una gran ovación premia el esfuerzo del joven piloto". [...] "El éxito alcanzado por los alumnos en el examen corresponde en parte a su instructor y



Aeródromo de Longchamps, 29 de mayo de 1921. Iglesias el día de su suelta con Avro, durante el curso de perfeccionamiento que realizó de la mano del piloto de origen británico J.F. Bremner. (S. Guillén).



Guadalajara, octubre de 1921. Los tres aviadores argentinos, aún vistiendo ropa de paisano, se incorporan a la escuela para iniciar sus prácticas con aviones militares españoles. (S. Guillén).



Guadalajara, 5 de noviembre de 1921. Los pilotos, una vez superadas las pruebas, posan ante dos biplanos Avro 504 de la escuela. (S. Guillén).

director, señor Labit Miramón, quien con su eficaz sistema de enseñanza ha logrado en poco tiempo hacer cuatro aviadores que honran al pueblo de Balcarce. No son ajenos a ello tampoco los señores José Domingo Errecaborde y Francisco C. Elissamburu, a cuyo espíritu progresista se debe la implantación de las escuelas regionales en este pueblo". (Corresponsal)

De los datos anteriores se deduce que si los examinadores fueron nombrados el 14 de febrero de 1921, que era lunes, y el examen tuvo lugar un jueves, muy probablemente el artículo "Exámenes de dos pilotos" apareció el miércoles 16 de febrero e Iglesias pasó las pruebas en la tarde del jueves 17 de febrero de ese año.

SU MADUREZ COMO AVIADOR

Más tarde, Iglesias se trasladó a Longchamps, en la provincia de Buenos Aires y cerca de la capital, donde realizó un curso de transformación y de acrobacia en la escuela Bremner, bajo la dirección de J. F. Bremner, piloto de origen británico adscrito a la "Sociedad Anglo-Argentina de aviación".

El aviador F. Arturo Iglesias ha terminado con buen éxito sus estudios en el aeródromo de Longchamps: "Procedente de esa ciudad de Balcarce ha sido nuestro huésped el señor F. Arturo Iglesias. Espíritu noble y franco, conquistó de inmediato las simpatías de cuantos hoy le cuentan entre los buenos amigos. El señor Iglesias ha venido a Longchamps a perfeccionar sus estudios iniciados en Balcarce y lo ha conseguido en un tiempo relativamente breve, demostrando poseer envidiable aptitudes para la aviación, que lo cuenta entre sus más fervorosos cultores. Pero hay algo que distingue al nuevo aviador argentino, en forma inconfundible; algo que no poseen muchos, cuya conducta suele inspirarse en el triunfo y mareados por él, llegan a creerse semidioses; ese algo a que hago alusión es la modestia. El señor F. Arturo Iglesias es un hombre modesto, en la aceptación más amplia de la palabra, a pesar de los sanos que ha sabido alcanzar con su esfuerzo y su singular perseverancia. Como alumno del profesor Bremner ha demostrado poseer inestimables condiciones para la aviación, dando pruebas evidentes en los exámenes a que fue sometido ante técnicos del aeroplano, ya consagrados. Enemigo de esa popularidad que dan las noticias de los periodistas asalariados, los ha impedido con una altivez que le hace ho-

nor. Iglesias es un convencido de que la aviación está aún en sus comienzos y que es necesario andar mucho, para conquistar ese grado de perfección que buscan anhelantes los temerarios conquistadores del espacio. Si tuviéramos que señalar las cualidades que distinguen al nuevo piloto aviador argentino, las sintetizaríamos en estas palabras: serenidad de espíritu, firmeza, carácter, voluntad. En muchas conversaciones ha manifestado que no teme a la muerte. Es arriesgado, sabe vencer dificultades con una tranquilidad e indiferencia que asombran. Al verlo remontarse hacia el espacio su aparato parece como si se sintiese impulsado por una fuerza extraña. Ascende lentamente, luego, como si algún peligro lo amenazase, vuelve hacia la tierra en movimientos de alta acrobacia, parece levantarse de nuevo en un vuelo soberbio que envidiarían las aves mismas, y en especial aquellas que están predestinadas para dominar en la altura soberana y única. Hace apenas unos días fue objeto de una calurosa felicitación, con motivo de un simulacro de examen. Llevaba como pasajero al director del aeródromo de Longchamps. Al llegar a una altura de 700 metros el piloto Iglesias observó que el motor no funcionaba... Con una rara serenidad hizo una caída de ala explorando desde lo alto el terreno y logró hacer un aterrizaje notable. La sorpresa había sido preparada por el distinguido maestro y el alumno supo salir airoso de la difícil prueba. La aviación argentina tiene en el señor F. Arturo Iglesias un elemento de valía. Lo dirán sus futuras hazañas; y lo confirmarán nuestro vaticinio sus futuras proezas. Así opinan, además, aquellos que conocen las dificultades que aún ofrece la conquista del espacio". (José D. Forgione)

El nuevo piloto aviador F. Arturo Iglesias: "Ha terminado sus estudios en Longchamps el aviador F. A. Iglesias. Se inició en el aeródromo de Balcarce, establecido entonces en la estancia Santa Rafaela, propiedad del conocido filántropo José Daniel Errecaborde". [...] "Iglesias es uno de esos hombres que prefieren a una vida larga e inoma, la otra que aunque breve, deja un nombre poderosamente cimentado en el esfuerzo promisor y en la obra grandiosa. Afronta el peligro; tiene fe en sus fuerzas y en su estrella. En aquellos momentos en que su espíritu se explaya en rueda de amigos, hace entrever su aspiración dominante; la proeza que asombre; el vuelo temerario sobre las crestas soberbias y altas o a través de los mares. Triunfará como han triunfado



Sevilla, 10 de diciembre de 1921. Esteguy junto a dos mecánicos delante de un Breguet XIV. (S. Guillén).



Sevilla, 10 de diciembre de 1921. Iglesias junto al director del Banco Español en Manila y su esposa, padrinos de su Breguet XIV n° 40 "Manila", donado al Ejército español por la colonia española de la capital filipina. (S. Guillén).



El capitán Martín Prats, jefe de la Escuadrilla Breguet, junto a la madrina de su aparato. (S. Guillén).



Sevilla, 15 de diciembre de 1921. Otra vista del "Manila", con Iglesias junto a él. (S. Guillén).

también los que como él saben poner sus juveniles energías al servicio de un ideal...

"Y si la muerte, esa mala compañera de los Ícaros modernos le detuviera... ¡Que equivale a no morir, porque es inmortalizarse!" (José D. Forgione, director literario de la revista "Provincias y Territorios")

Escuela de volación de Longchamps: "El señor Fausto Arturo Iglesias, piloto internacional de aviones, ingresó hace un mes y medio en la escuela de volación de Longchamps, con le fin de perfeccionarse en la acrobacia aérea. El señor Bremner le impartió las lecciones respectivas, utilizando un aparato Avro, habiendo obtenido un resultado brillante, pues el aventajado discípulo ha adquirido un dominio completo y una perfección admirable en las maniobras. El señor Iglesias seguirá volando unos días más en Longchamps para entrenarse, y luego se ausentará a Balcarce, donde vive".

HERMANOS EN PELIGRO

A continuación, Iglesias dedicó sus esfuerzos a fomentar la aviación en la Argentina, y realizó algunas exhibiciones trabajando como piloto para la casa Handley-Page. Cuando tuvo conocimiento de los sucesos de Annual, no dudó un instante y ofreció sus servicios como aviador a la embajada española de su país:

Septiembre de 1921. Tres aviadores argentinos embarcarán mañana rumbo a España. Se incorporarán a la escuadra aérea que será enviada a Marruecos: "A la falange ya numerosa de argentinos que se aprestan a marchar a



Iglesias y Esteguy en Sevilla. Falta Scala, quien por enfermedad debió retrasar sus exámenes en Guadalajara y se uniría a sus compañeros ya en tierras africanas. (S. Guillén).



Sevilla, 15 de enero de 1922. Tras la ceremonia de bautizo de los diecisiete Breguet, el Infante don Carlos saluda a los aviadores argentinos Iglesias y Esteguy. (S. Guillén).

Marruecos, deseosos de contribuir con su esfuerzo al triunfo de las armas españolas, agréganse tres experimentados pilotos, todos de lúcida actuación en nuestro ambiente, y que para coadyuvar en la misión importantísima que cuadra al cuerpo militar español de aviación, embarcarán mañana en el "Infanta Isabel de Borbón", rumbo a la madre patria. Son ellos Juan José Esteguy, Fausto Arturo Iglesias y Juan Scala. El mencionado en primer término, actuó durante dos años y medio en la contienda europea, militando en el ejército francés, y a su regreso al país se reintegró a las actividades aéreas, realizando importantes giras, y a sus acompañantes, recientemente habilitados para la volación, han tenido, empero, oportunidad de evidenciar apreciables cualidades. Esteguy fue graduado en la guerra; Scala posee el brevet del Aero Club Argentino número 158, y el 162 Iglesias. En conocimiento los mencionados aviadores de que otros pilotos argentinos seguirán su ejemplo, proyectan la constitución de una escuadrilla aérea de connacionales, y aseguran que, como un trasunto de nuestras costumbres típicas, en el vivac establecerá su nota pintoresca el fogón y el clásico mate, estableciendo para los arriesgados pilotos una reminiscencia de la patria lejana".

NOTICIAS SOBRE LOS VOLUNTARIOS PROCEDENTES DE LA ARGENTINA

Cádiz, septiembre 21 (Associated). "La llegada de los voluntarios para la legión extranjera, procedentes de la Argentina a bordo del Infanta Isabel,

produjo gran entusiasmo en ésta, siendo recibidos por una enorme muchedumbre. El público arrojó flores sobre los voluntarios al desembarcar, haciéndoles toda clase de obsequios”.

Madrid, septiembre 25 (Havas). “Los voladores argentinos, señores Juan Scala, Fausto Iglesias y José Esteguy, visitaron al ministro de la Guerra, señor La Cierva”.

Madrid, septiembre 28 (United). “Los aviadores argentinos Esteguy, Scala e Iglesias se ofrecieron al ministro de Guerra para servir en África. En breve saldrán para Melilla”.

Madrid, septiembre 29 (Havas). “Los tres aviadores argentinos que se enrolaron voluntariamente en el Ejército español han realizado hoy algunos vuelos con todo éxito en el aeródromo de Getafe, siendo muy agasajados por el director y la oficialidad del establecimiento. Fueron además recibidos por el ministro de la Guerra, señor La Cierva, quien los atendió muy afectuosamente”.

EVOCACIÓN DESDE BALCARCE

Especialmente emotivo fue el texto aparecido el 29 de julio de 1922 en el diario EL PUEBLO de Balcarce:

Crónicas de España. Los legionarios aviadores argentinos. Lo que de Iglesias, Scala y Esteguy dice un colaborador de un importante colega madrileño: “Entre la rica variedad de psicologías que se agrupan bajo las banderas del Tercio, tal vez la de estos legionarios argentinos que se llaman Esteguy, Scala y Arturo Iglesias sea la de mayor pureza y desinterés en sus motivos y actuación.

“Al levantarse aquellas banderas, acudieron a ellas espíritus aventureros,



Sevilla, 17 de febrero de 1922. Momentos antes de partir hacia Tetuán, los aviadores de la Segunda Escuadrilla se fotografian ante uno de los Breguet (M-MBCE). (S. Guillén).



Fausto Iglesias ante la cola de un Breguet XIV, en una imagen tomada probablemente en Sevilla en el invierno de 1921-1922, mientras su escuadrilla se preparaba para partir hacia Tetuán. (S. Guillén).

fracasados sentimentales, desheredados de la fortuna, residuos sociales arrojados de la comunidad por la desgracia o el delito; todos esos vencidos por el infortunio económico, moral o social, para quienes la muerte es la única solución satisfactoria de su vida, que vieron en aquellas enseñas la esperanza de redención, de olvido de sus penas, de rehabilitación.

“Pero en todos ellos había un motivo egoísta que empañaba, siquiera tenuemente, la limpieza de sus intenciones. En estos argentinos no hay una leve sombra. No han sufrido quiebra económica, ni moral ni social. Eran unos buenos pilotos, espléndidamente retribuidos en su patria, donde ejercían su profesión en empresas aéreas; son reflexivos, ecuanímenes; no han tenido serias contrariedades en la vida. Conocen nuestro desastre de julio, saben que se organiza una legión, e inmediatamente se alistan en ella, dejando intereses, comodidades, patria y familia para venir a pelear por España. Aquí logran sus deseos, que es combatir como aviadores, y una vez entrenados en nuestros aparatos, en Guadalajara, se les destina a las escuadrillas de Sevilla, desde donde pasan a Tetuán, realizando, en unión de nuestros pilotos militares, una labor meritísima, reconocida por los jefes de la Aeronáutica y elogiada por los compañeros de armas.

“Asisten a la defensa aérea en los momentos angustiosos en que la posición de Miskrela es atacada y Xauén está en peligro; realizan con los camaradas de escuadrilla los bombardeos sobre las costas del Peñón en medio de un terrible temporal, que pone a contribución el valor y la pericia de ellos y de



Sevilla, 10 de febrero de 1922. Pilotos de la Segunda Escuadrilla Breguet, con su jefe el capitán Martín Prats en el centro. (S. Guillén).

nuestros aviadores; intervienen en la toma de Tazarut, bombardeando al enemigo durante la acción, y todos los días, siempre formando parte de las admirables escuadrillas de África –cuya labor se desconoce aún en España–, vuelan sobre aquellas bravías montañas, donde se ocultan los harqueños; castigan los aduares rebeldes y sufren las iras de aquellos vientos africanos, que parecen estar de acuerdo con el enemigo para dificultar nuestra acción. ¿Qué móviles les impulsaron a trocar los plácidos vuelos de su país por estos duros y peligrosos de la inhóspita tierra, donde pudieron quedar para siempre o caer en manos de seres salvajes que no tendrían piedad para ellos? Es, sin duda, la voz de la sangre. Es un noble y delicado sentimiento filial que les ha empujado a acudir a la defensa de la agraviada España.

“Esta pureza y este desinterés de sentimientos no puede pasar inadvertido para los españoles, que han de ver no sólo la generosa ofrenda de las energías y vidas de estos valientes muchachos al servicio de nuestra causa, sino algo más hondo y consolador para nuestra patria, como es el pensar que aquellas repúblicas americanas, aquellas hijas a las que ella alumbró e incorporó a la civilización europea, no la olvidan en los momentos de dolor, cuando los reveses azotan furiosos su anciano y noble rostro, sino por el contrario, acuden a ampararla.

“Parece que en las altas esferas militares se trata de recompensar los méritos de estos bravos mozos argentinos. Esto, además de justo, sería como una prueba de gratitud a la nación que en ellos nos ha enviado el testimonio de su amor”. (L. Alonso)

IGLESIAS VISTO POR SU AMIGO ERNESTO NAVARRO

La revista “Aérea” publicó en su número 18 de noviembre de 1924 un artículo dedicado a Iglesias con entrevista incluida. Estaba firmado por Ernesto Navarro Márquez, el cual procedente de paisano se había formado como piloto en Guadalajara coincidiendo en el curso con los argentinos, y posteriormente fue nombrado alférez honorario:

“Vino Iglesias a España con sus compañeros en el mes de septiembre del 21. Es decir, inmediatamente de conocer el desastre de julio. Pidieron, puesto que eran pilotos, alistarse como voluntarios en nuestra Aviación. Les dijeron que debían hacerlo previamente en el



Tetuán, 18 de febrero de 1922. Iglesias y Esteguy aparecen con algunos miembros de su personal de apoyo ante un biplaza A.300 de la Escuadrilla Ansaldo, la cual partió ese día de Tetuán hacia Madrid. (S. Guillén).



Tetuán, 10 de marzo de 1922. Los sesquiplanos de la Escuadrilla Breguet antes de efectuar su partida hacia Tazarut en misión de bombardeo. (S. Guillén).



Tetuán, 12 de marzo de 1922. Iglesias delante del “Manila”, antes de salir a bombardear el poblado de Jucan. (S. Guillén).



En el aeródromo de Tetuán, Iglesias posa junto al "Manila" con su observador, el artíficiero y los mecánicos antes de volar hacia el peñón de Vélez, donde efectuaban arriesgadas misiones de bombardeo en sus inmediaciones. (S. Guillén).



Otra imagen de Iglesias y su fiel "Manila", antes de ser cargado con bombas para una nueva misión. (S. Guillén).



Tercera misión de bombardeo de Iglesias en los alrededores del peñón de Vélez. Junto a Iglesias aparece su observador, probablemente Juan Quintana Ladrón de Guevara, con quien voló en numerosas ocasiones en 1922. (S. Guillén).

Tercio de Extranjeros, y a Ceuta se fueron para conseguirlo. El 8 de octubre llegaron a Guadalajara, donde tuvimos el honor de conocerlos y de ser compañeros suyos. Desde aquella escuela provisional marcharon a la escuadrilla de África, donde habían de poner de manifiesto sus excelentes virtudes militares". [...] "Helo, pues, en Guadalajara, donde fue uno de los primeros, con Steguy, en obtener su título de piloto militar, necesario para formar parte de una escuadrilla, gracias a su excelente estado de entrenamiento y a sus más excelentes aún cualidades de piloto, que le hicieron destacar entre todos".

INSTRUCCIÓN EN ESPAÑA

El expediente sobre Iglesias del Primer Negociado de la Sección de Aeronáutica confirma su incorporación a Guadalajara, pero fija la fecha el 22 de octubre de 1921. En cambio, en el certificado de sus servicios que se emitió en el Primer Regimiento de Aviación en septiembre de 1925 cambia el lugar de incorporación situándolo en Alcalá de Henares. Sea como fuere, con antigüedad de 8 de noviembre de 1921 le fue concedido el título de Piloto de Aeroplano de primera categoría, y seis días después pasó junto con Esteguy al aeródromo de Tablada donde siguió con su instrucción, esta vez pilotando aparatos de combate. En cuanto a Scala, no llegó a tiempo para el examen de piloto al encontrarse enfermo, por lo que permaneció en Guadalajara. Iglesias y Esteguy fueron encuadrados en la Segunda Escuadrilla Breguet, compuesta de siete aparatos y a cuyo frente se hallaba el capitán Francisco Martín Prats. A Iglesias le fue asignado el Breguet XIV nº 40 "Manila", donado al ejército por la colonia española de la capital filipina. Mereció la concesión especial de llevar los colores argentinos junto al emblema de la escuadrilla, que era un Clavileño, y como mascota le acompañaba un lazo criollo que colgaba de un castado del aparato. A Esteguy le correspondió el Breguet "Barcelona", el cual había sido costeado por la ciudad condal. A mediados de enero de 1922 se procedió, según era costumbre, a la bendición de los aparatos.

ACTUACIÓN EN ÁFRICA

El 17 de febrero de 1922 Iglesias salió en vuelo para Tetuán, llegando el mismo día. Allí comenzó a intervenir en las operaciones de bombardeo y reco-



Septiembre de 1922. El alférez Iglesias y su observador el teniente Quintana ante el "Manila", en una foto dedicada por el segundo en recuerdo del tiempo que sirvieron juntos en el Protectorado: "A mi querido amigo Fausto A. Iglesias, en recuerdo de los malos y buenos ratos pasados durante nuestra campaña en África con nuestro noble "Manila". (S. Guillén).

nocimiento. Prosigue el mencionado artículo de la revista "Aérea":

"Desde entonces empieza una serie de brillantes actuaciones, tomando parte en la toma de Tazarut, en los bombardeos de la Zahuia de Tilili y en las operaciones de la zona de Zumata. Asistió también a la brillante operación de Miscrella. En aquel entonces se verificaron los bombardeos de los alrededores del Peñón de Vélez de la Gomera, que se han considerado como una de las empresas más arriesgadas llevadas a cabo por nuestra aviación en África, ya que durante días y días salían los aparatos de Tetuán y estaban dos y tres horas fuera de planeo a zona sometida. Iglesias, que además de excelente piloto es un buen mecánico, consiguió mantener continuamente su aparato en vuelo y día tras día asistió a dichos bombardeos.

"Por su intachable comportamiento como caballeros y por sus méritos militares verdaderamente sólidos, se comprendió en las altas esferas de la Aeronáutica Militar que unos hombres así merecían una consideración elevada e

interpretando el deseo de todos los compañeros se les confirió a los tres pilotos argentinos el grado de oficial honorario".

El trámite para la concesión del empleo de alférez se inició el 31 de mayo de 1922, cuando se informó al ministro

de la Guerra de los servicios que ha prestado y se solicita su aprobación. En su expediente se detalla:

"El 14 de junio, en expediente se propone a la Superioridad que, no dejando de recibir la Dirección informes laudatorios de los jefes que [lo] tienen a sus ór-



Tiguisas, 13 de diciembre de 1922. Iglesias y Quintana con un maltrecho "Manila", tras efectuar un aterrizaje forzoso por avería del motor. (S. Guillén).

denes tanto en prácticas como en campaña y especialmente en la zona de Tetuán donde sin interrupción viene prestando sus servicios tomando parte en gran número de bombardeos, alguno de reconocido mérito y evidente riesgo que llegaron a merecer especial mención del Alto Mando y que dichos méritos son valorados por sólida ilustración y esmerada educación, podría concedérsele categoría de oficial que teniendo en cuenta su calidad de extranjero, sería la de alférez honorario de Complemento del Servicio de Aeronáutica”.

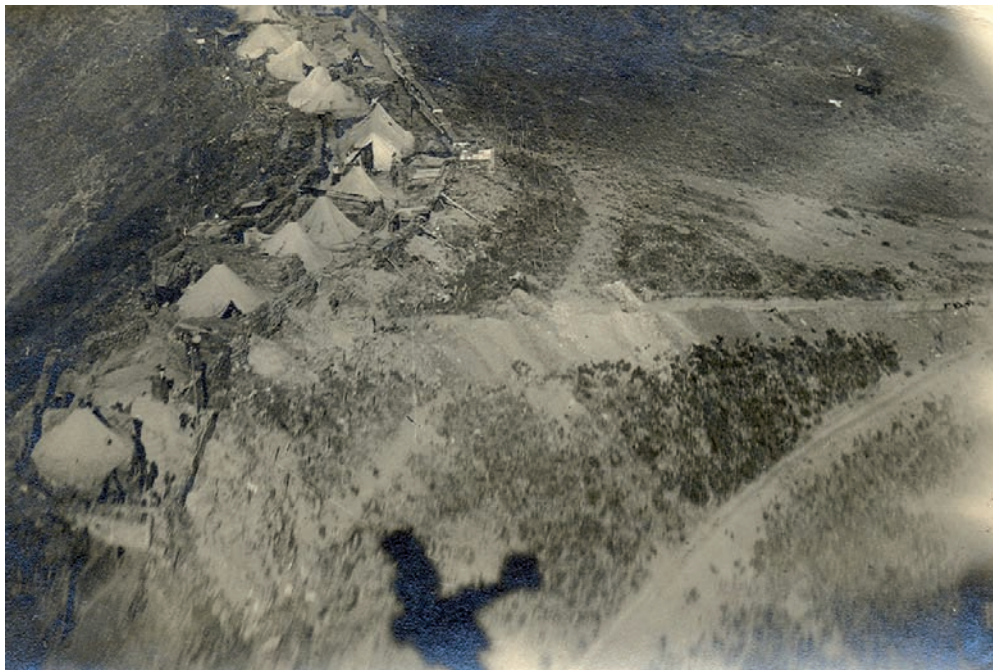
Finalmente, el 4 de julio fue promovido al empleo de alférez. El 14 de febrero de 1923 se le concedió la Medalla Militar de Marruecos con el pasador “Larache” y dos días después el pasador “Tetuán”. Continúa “Aérea” con el relato de sus actividades:

“Formando parte de una de las escuadrillas destacadas de Tetuán, asistió en la zona oriental a la operación de Tizzi-Aza, en la que, como se recordará, perdió la vida el teniente coronel Valenzuela”. Esto sucedía a comienzos de junio de 1923. “Vuelto a Tetuán, y en uno de sus numerosos vuelos, tuvo un accidente que pudo ser grave y afortunadamente no tuvo consecuencias: la rotura en el aire del plano inferior izquierdo de su aparato. Durante su larga estancia en la zona de Tetuán fue un auxiliar entusiasta de los observadores que levantaron el plano fotográfico de la zona, haciendo innumerables itinerarios. Volvió a la zona oriental destinado a petición propia, porque en aquel entonces había allí más trabajo y siguió como siempre actuando con gran entusiasmo.

“El 18 de diciembre de 1923, al volver de un acto de servicio [en el certificado de servicios expedido tras su muerte figura el vuelo como de entrenamiento], sufrió un accidente muy grave que estuvo a punto de costarle la vida a él y a su pasajero y que le obligó a permanecer hospitalizado durante varios meses. Pocos días antes, por derreglage de su aparato, dio con él un panzazo en tierra cargado con las bombas. Afortunadamente, éstas se rompieron pero no explotaron.

“Una vez repuesto, fue destinado a las escuadrillas de caza de Getafe, donde hemos logrado de él nos facilitara estos pocos datos biográficos y donde deseamos que continúe por bastante tiempo.

“El número de sus hechos de armas asciende a la considerable cifra de 155, y, entre otras condecoraciones, ostenta la medalla de Sufrimientos por la Patria, que le fue concedida recientemente.



Junio de 1923. Abastecimiento desde el aire de la posición de Tizzi Azza, en la que Iglesias participó con su escuadrilla. (S. Guillén).

“Este es Fausto Arturo Iglesias, el piloto hispano argentino cuyo nombre debe ser reconocido y pronunciado por todos con profundo agradecimiento. Al terminar nuestra entrevista me encarga con su gracioso deje argentino y con su sinceridad y emoción infantiles: “Di que estoy orgulloso de lo poco que he hecho por España y que hubiera querido hacer más todavía, todo lo humanamente posible”.

El accidente a que hace referencia el texto tuvo lugar en el aeródromo de Tauima, en Melilla, al entrar el avión en barrena y estrellarse contra el suelo. Tuvo muy serias consecuencias para Iglesias, quien sufrió importantes heridas en la cabeza y estuvo varios días sin conocimiento. Permaneció ingresado más de



El trío de pilotos argentinos, Iglesias, Esteguy y Scala, manos a la obra rememorando costumbres culinarias de su lejana tierra. (IHCA vía Cecilio Yusta).

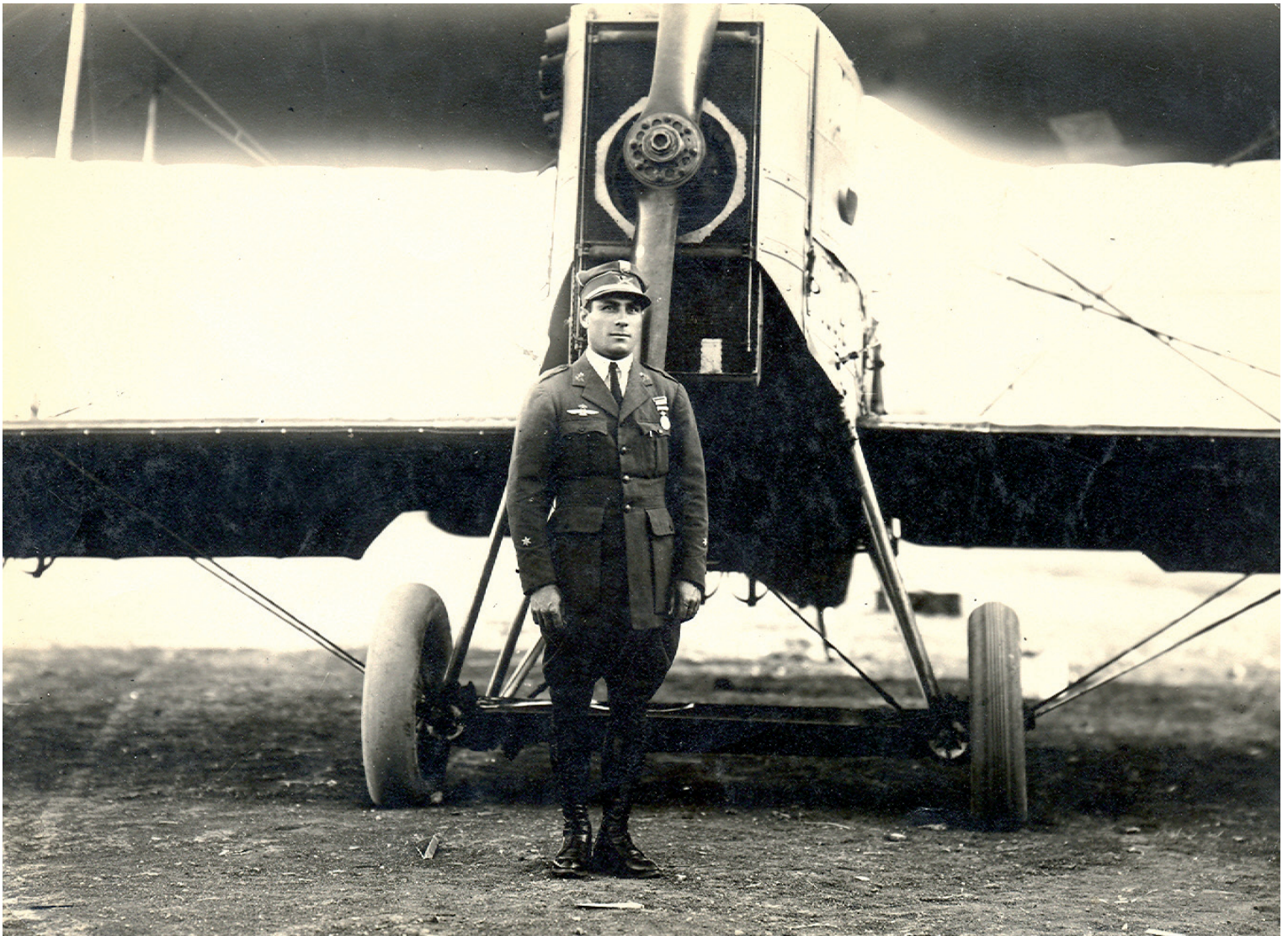
sesenta días en el hospital Docker de Melilla, pasando después al de Sevilla, donde estuvo dos meses, y finalmente al hospital militar de Carabanchel (Madrid), en el que continuó con su recuperación entre el 16 de mayo y finales de julio de 1924. El 3 de octubre de ese año se le concedió la medalla de Sufrimientos por la Patria, con su correspondiente pensión e indemnización. Por otra parte, el día 30 de ese mismo mes fue citado como distinguido en la Orden General del Ejército de España en África por el 6º periodo de operaciones.

EL RETORNO A LA PATRIA

Deseoso de regresar a su tierra, solicitó y obtuvo la baja en el Servicio, o más bien una “licencia ilimitada”. Era el último que quedaba del trío original de aviadores argentinos, puesto que Esteguy había caído cerca de Tánger el 22 de octubre de 1923, siendo enterrado en el cementerio de dicha ciudad, y Scala, convaleciente de paludismo, había regresado a la Argentina a mediados de 1924. El 5 de enero de 1925 le fue concedida una audiencia de despedida con el Rey Alfonso XIII, en la que el monarca le agradeció los servicios prestados a España.

Iglesias se embarcó en el vapor “Reina Victoria Eugenia” rumbo a la Argentina y tocó puerto en Montevideo antes de llegar a su destino. Allí le hicieron una entrevista para un periódico local en la que comentaba sus impresiones acerca de lo vivido en el Protectorado:

—“La aviación tiene trabajo constante y siempre expuestísimo. Todos los días



El alférez Iglesias, convertido ya en un veterano piloto junto a su Breguet XIV n° 40 "Manila". (S. Guillén).

teníamos bombardeos, reconocimientos o abastecimiento de posiciones avanzadas. Esto último es lo que resultaba más peligroso, porque para que cayesen los panes o el hielo dentro de ellas, había que volar a dos metros del suelo, y los moros, escondidos tras sendas o en pequeñas cuevas, nos freían materialmente a balazos. El piloto que regresa de estas excursiones lleva el aparato lleno de impactos, y es lo mejor que puede pasarle. Muchos han muerto y otros han caído con vida en el campo enemigo, lo que es tal vez peor. Es una guerra terrible, pero también es hermoso ver cómo se combate allí".

—De lo que se desprende que usted ha salvado el pellejo milagrosamente.

—“Sin duda. No me han herido los moros, pero en cambio, sufrí un accidente que me costó dos fracturas del cráneo, una del parietal izquierdo, derrame sinovial en una pierna y once heridas repartidas por todo el cuerpo. Fue en Melilla, en diciembre de 1923. Iba volando con



Febrero de 1925. Un orgulloso alférez Iglesias pasea de uniforme ya de regreso en la Argentina, luciendo todas sus condecoraciones. Había obtenido una “licencia ilimitada” y pensaba dedicarse a la aviación en su país, pero las cosas no salieron como él esperaba y solicitó regresar a España y ser dado nuevamente de alta en el Servicio de Aviación. (S. Guillén).

viento de cola, cuando se averió el motor. Quise aterrizar y una ráfaga me precipitó al suelo. Estuve cuatro o cinco días sin conocimiento”.

—¿Cuándo murió Esteguy? Aquí no se ha sabido exactamente.

—“El pobre Esteguy iba de Sevilla a Larache en una escuadrilla formada por catorce o quince aviones. A poco de comenzar el viaje se desencadenó un gran temporal, con mucha cerrazón, tanta que sólo cuatro aparatos llegaron a su destino. Cerca de Tánger, Esteguy, cegado por la niebla, chocó contra un picacho de la serranía, y cayó a tierra. Uno de los moros de la kábila de Anghera, amiga, lo recogió, y según dicen, al desdichado compañero solo le quedaba un poco de vida. Pidió agua angustiosamente y murió”.

—¿Y Scala?

—“Un día cayó al mar, pero pudo ser socorrido a tiempo. Luego enfermó de paludismo y regresó a Buenos Aires, hace seis meses”.

—¿Qué grado alcanzó usted?

—“El de alférez de Aeronáutica, honorario. Además, he obtenido es-

tas condecoraciones que usted ve: la medalla de Sufriamientos por la Patria, la Benemérita Militar, la de la Coronación del Rey y la de África, ésta última con los pasadores correspondientes a las tres zonas en que he combatido. Melilla, Tetuán y Larache”.

—Y ahora, ¿se queda usted definitivamente en la Argentina?

—“Eso pienso. Seguiré volando. Y si no puedo hacer nada en mi país, en lo que toca a aviación, me vuelvo a Marruecos. Yo no vivo si no vuelo, sea en la paz o en la guerra”.



Iglesias y algunos familiares en su localidad natal. A su regreso fue objeto de diversos homenajes y realizó algunas exhibiciones aéreas. Desgraciadamente, las buenas expectativas iniciales no prosperaron, pero él tenía una firme convicción: “yo no vivo si no vuelo, sea en la paz o en la guerra”. África le llamaba desde el otro lado del Atlántico. (S. Guillén).

DE NUEVO EN CASA

A finales de enero de 1925 Iglesias pisó de nuevo el suelo argentino, dispuesto a continuar con su actividad como aviador civil. El 10 de febrero apareció un extenso artículo en un periódico bonaerense en el que declaró su intención de realizar las gestiones necesarias para que los restos de Esteguy fueran repatriados. También tuvo palabras para su viejo y fiel “Manila”, que había quedado en Sevilla y del que se despidió muy emocionado: “está ya viejo pero aún alienta y podrá prestar buenos servicios”. En cuanto a sus intenciones en la Argentina, “el deseo del alférez Iglesias es ofrecer sus conocimientos y práctica al ejército argentino, no dudamos le será factible conseguirlo, más ahora que piensan ampliarse los servicios de aviación creando unidades y centros técnicos de enseñanza para esta arma tan útil, el ministro de la Guerra, general Justo, ha de comprenderlo así dando al señor Iglesias cabida en donde tiene, sin duda, un puesto marcado”.

Realizó algunas exhibiciones aéreas, una de ellas patrocinada por la Federación Española de



Esta curiosa fotografía muestra a Iglesias ya de vuelta en España tras su fallido intento de dedicarse a la aviación en la Argentina. Está tomada en Barcelona y el protagonista posa ante uno de los tres A.M.E. VI que la aviación militar envió a la Ciudad Condal en mayo de 1925 para ser exhibidos en la VI Exposición del Automóvil y la Aeronáutica. El A.M.E. VI era básicamente una copia del Bristol F.2b modificada por los capitanes Bada y González Gil, de la que se llegaron a fabricar veinte ejemplares en los talleres de Cuatro Vientos. (S. Guillén).

la Plata, la cual también le hizo objeto de una cena de homenaje en los salones del Club Español el día 14 de febrero. En ella declaró que pensaba instalarse en Balcarce y que iba a fundar una escuela de aviación civil bajo el amparo del Ministerio de la Guerra. Pero el panorama que se presentó ante sus ojos no era el que esperaba, y a pesar de sus esfuerzos no encontró ninguna ocupación que lograra satisfacerle. El 28 de febrero escribió en Balcarce una carta

dirigida al general Soriano, jefe de Aviación, que reflejaba su estado de ánimo:

“Mi muy respetable jefe:

“Con el mayor cariño y respeto me permito enviar estas líneas a V. E. para saludarle con la mayor consideración y respeto y ponerme a sus órdenes en mi tierra Argentina.

“Mi muy estimado señor: un mes hace de mi llegada a Buenos Aires y lo encuentro sumamente triste respecto a Aviación, aún no hice nada concreto y la primera impresión recibida ha sido mala y me marché por unos días fuera de la capital, porque hacía mucho calor y estaba un poco cansado del viaje. Dentro de algunos días pienso ir a Buenos Aires para tratar algo del asunto; me encuentro un poco cohibido por la falta de actividad y ambiente al que estaba tan acostumbrado. En esta hay muy pocos y malos aparatos.

“Le pido a V.E. me perdone por no haberme podido despedir como deseaba; esto fue debido a que el pasaje no lo habían extendido hasta el último día 6 y cuando acudí para despedirme de V. E. no lo encontré, teniéndome que marchar pues de lo contrario perdía el barco.

“Aprovecho esta oportunidad para exteriorizar mi agradecimiento hacia V. E. por los favores



Al fallecer Iglesias, su amigo y compañero Ernesto Navarro se hizo cargo de algunas de sus pertenencias, entre ellas su cuaderno personal y un buen número de fotografías. Esta en concreto, que no tiene referencia alguna, se hallaba junto a las relacionadas con el malogrado aviador argentino y bien podría corresponder a su entierro. (S. Guillén).

recibidos durante mi estancia en esa mi querida Madre España.

“Sin otro particular que saludarlo y desearle toda clase de felicidades se despide este su subordinado. Que Dios guarde a V. E. muchos años”.

En España, su baja en el Servicio había sido publicada el 3 de marzo, e Iglesias continuó por algún tiempo intentando abrirse camino en la aeronáutica argentina, al parecer sin resultados. Se sentía decepcionado y añoraba las emociones vividas en los cielos africanos, por lo que realizó gestiones para volver a España. El 1 de junio fue dado de alta en el Servicio y tres días después fue destinado a la Escuadra de Instrucción. A mediados de mes recibió órdenes de incorporarse a la escuadrilla expedicionaria que partía hacia Melilla, llegando a su destino el día 19. Tres días antes había sido condecorado con cuatro Cruces de primera clase del Mérito Militar con distintivo rojo, por los períodos de operaciones 5º, 6º, 7º y 8º.

“YO NO VIVO SI NO VUELO...”

Iglesias quedó encuadrado en el Grupo Expedicionario Sesquiplano Breguet, cuyo jefe era el capitán Felipe Díaz Sandino, figurando como alférez piloto en la Segunda Escuadrilla bajo el mando del capitán Alejandro Arias Salgado. Durante el mes de agosto realizó cuatro vuelos de aeródromo, y el día 13 entró de nuevo en acción. Pilotaba su habitual Breguet nº 9, llevando como observador al teniente de Infantería José Vento Pearce. “Desempeñó de ma-

nera admirable la misión de proteger la marcha del convoy a Issen Lassen, descubriendo al enemigo, al que desde muy escasa altura y no obstante su intenso y certero fuego batió y bombardeó con mucha eficacia en sus desplazamientos, dando pruebas de gran valor, pericia y serenidad hasta llegar al objetivo que se le encomendó, siendo mortalmente herido, a pesar de lo cual conservó el dominio de su aparato, diri-



Foto de estudio del oficial aviador don José Vento Pearce, que viajaba como observador con el alférez Iglesias cuando éste encontró la muerte sobre Issen Lassen. El teniente Vento, mostrando un temple excepcional, logró hacerse con el control del aparato y tomó tierra accidentalmente en Ben Tieb, salvando la vida. Viste el elegante uniforme verde oscuro de paseo para diario, según el reglamento de uniformidad para la Aeronáutica Militar de 13 de julio de 1926. (José Vento Jiménez-Carlés, vía Juan Arráez).



Foto del alférez honorario del Tercio de Extranjeros don Fausto Arturo Iglesias, realizada por el célebre fotógrafo Alfonso en su estudio de la madrileña calle Fuencarral. De humildes orígenes, este robusto hijo de la argentina villa de Balcarce no lo dudó un instante al oír las inquietantes noticias que llegaban desde España en aquel aciago verano de 1921, y cruzó el Atlántico para arriesgar su vida por la madre patria en las tierras africanas que finalmente le vieron morir de forma heroica. Si hubiera que poner rostro humano a la nobleza de espíritu, sería sin duda el que el sabio artista supo captar en esta imagen. (S. Guillén).

giéndolo a Ben Tieb, donde llegó muerto a consecuencia de la pérdida de sangre, salvando la vida del observador, evitando que el aparato cayera en poder del enemigo”, según consta en los méritos reflejados en la R. O. de 9 de octubre de ese año, por la que se le concedía la Medalla Militar Individual.

La revista “Aérea” publicó el artículo “Crónicas cortas de agosto”, fechado en agosto de 1925 y firmado por J. Pérez-Seoane, en el que se aseguraba que Iglesias fue alcanzado por una bala enemiga que le rompió a la vez la femoral y la yugular y murió instantáneamente. El teniente Vento se habría sobrepuesto a la impresión de ver morir a su compañero y, haciendo gala de una extraordinaria sangre fría, pilotó el aparato lo mejor que pudo en dirección a Tafersit, donde pensó aterrizar inicialmente, pero la dificultad del terreno le obligó a desistir y entonces se dirigió hacia Ben Tieb. Tras seis u ocho minutos de vuelo llegó por fin a su destino. Durante la toma de tierra, el exceso de velocidad hizo saltar al aparato en el momento en que las ruedas tocaron el suelo, y a continuación capotó. El valeroso observador salió despedido y logró sobrevivir, aunque con magulladuras por todo el cuerpo.

Apoyando esta versión, el diario de operaciones del Grupo Expedicionario

Breguet relata así los hechos: “El nº 9, tripulado por el alférez Iglesias y el teniente Vento, efectúa un bombardeo sobre Isen–Lasen resultando muerto de dos disparos del enemigo el alférez Iglesias, haciéndose cargo del avión el observador teniente Vento, que toma tierra en Ben–Tieb capotando. El observador resulta con magullamiento en todo el cuerpo, quedando el aparato completamente destrozado”. Desgraciadamente, la relevante actuación de Vento quedó en un segundo plano y apenas fue reconocida.

Los restos del alférez Fausto Arturo Iglesias recibieron sepultura en Melilla. Antes del entierro, el general Sanjurjo, Comandante General de la plaza, impuso al cadáver la Medalla Militar Individual, cuya concesión no se publicó en el Diario Oficial hasta el 10 de octubre. Siete días después de su muerte, Sanjurjo comunicó mediante un telegrama enviado al Director de la Aeronáutica argentina y al Aeroclub de aquel país la noticia de la distinción otorgada al heroico aviador.

En el “Álbum Gráfico. Homenaje a los Héroes del Plus Ultra”, editado por la Cooperativa Fotográfica de Buenos Aires en 1926, se dedicó un espacio al padre de Iglesias, que había acudido a saludar al comandante Franco y a sus compañeros. Una de las fotos reprodujo el texto escrito a mano por don Darío Iglesias: “La hazaña del comandante Franco y sus dignos compañeros estremece de orgullo el corazón de este viejo soldado español, padre del malogrado aviador argentino Fausto Arturo Iglesias. Buenos Aires 15 de febrero de 1926”. Por su parte, el capitán Ruiz de Alda visitó Balcarce e impuso al teniente Juan Scala la Medalla del Mérito Militar que el Gobierno español le había concedido por su actuación en Maruecos.

UN VALOR AÑADIDO

Cuando Gran Bretaña, con el exclusivo fin de defender sus intereses, se implicó en las dos principales guerras que vio el siglo XX, muchos jóvenes de sus antiguas colonias acu-



dieron en su ayuda sin dudarle un instante. Buena parte de ellos no sobrevivió para contemplar el resultado de su generoso ofrecimiento, pero su contribución al esfuerzo bélico en común es recordada por el pueblo británico, con los representantes de las más altas instituciones de la nación a la cabeza, cada 11

de noviembre, fecha de la firma del armisticio que puso fin a la Gran Guerra europea. Los cementerios en los que sus restos encontraron el merecido reposo son mantenidos cuidadosamente, como digna muestra de respeto y agradecimiento a quienes dieron lo mejor de sí mismos sin pedir nada a cambio.

Una de las obligaciones de todo español es honrar a aquellos que entregaron su vida por España. La gesta de aquellos tres aviadores argentinos, con el caso de Iglesias, teniente a título póstumo como ejemplo más destacado, reviste un valor añadido por motivos que han sido expuestos en este trabajo. Salvando las distancias con respecto a lo mencionado en el anterior párrafo, y sin hacer demasiadas preguntas acerca del lugar y estado en que pudieran encontrarse las tumbas de Esteguy e Iglesias –si es que existen aún–, es nuestro deber mantener vivo el recuerdo de estos hombres que eligieron libremente hacer suya la causa española, luchando codo con codo con nuestros abuelos. Aunque no haya forma material de agradecer su sacrificio, al menos nos habremos hecho dignos de él.

NOTA: El texto de este trabajo está basado en los datos del expediente personal de Fausto Arturo Iglesias, depositado en el Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón, Madrid), así como en las anotaciones y recortes de prensa contenidos en el cuaderno personal del protagonista. Al fallecer Iglesias, tanto dicho cuaderno como su álbum

fotográfico quedaron en poder de su compañero Ernesto Navarro. Los autores agradecen la eficaz colaboración del personal del Archivo y la ayuda prestada por don Juan Arráez Cerdá, don José Vento Jiménez–Carlés, y don Cecilio Yusta, amigo y maestro.

Ismael Warleta de la Quintana

Apuntes biográficos

JOSÉ WARLETA CARRILLO

ANTECEDENTES GENEALÓGICOS (DESDE EL SIGLO XVIII)

El apellido Warleta

No pocas personas con curiosidad histórica se han sentido intrigadas por este apellido (sobre todo por la uve doble). El antepasado más remoto cuya memoria ha perdurado en la familia Warleta fue don Domingo Barleta, nacido en Nápoles en 1664. Se desconoce la fecha en que vino a España, pero se sabe que en 1722 se casó en segundas nupcias con doña María Guerrero en el Puerto de Santa María, Cádiz, y que falleció en esta ciudad en 1740. Don Domingo y doña María tuvieron un hijo, José Barleta Guerrero (1723–1791) que fue oficial de Artillería de la Armada y murió de capitán de fragata. La ortografía del apellido cambió de Barleta a Warleta en algún año entre 1783 y 1789. El que esto escribe no ha encontrado ninguna fuente que explique la razón y circunstancias de este cambio.

Don José tuvo un hijo, Cristóbal Warleta Díez (1756–1842), nacido en Cádiz, al que se llevó a Lima, cuando el mozo tenía sólo once años, embarcado en el navío de guerra de Su Majestad Católica El Fernando en calidad de aventurero. De esta forma se inició la carrera de Cristóbal en la Artillería de la Armada, participando en diversas acciones en aguas de las Américas y Europa. Durante la Guerra de la Independencia combatió en el Ejército, siendo herido gravemente en la defensa de Cádiz en 1812. En 1818 era capitán de Infantería graduado de teniente coronel y el Rey Fernando le concedió el grado de coronel de Infantería.

Don Cristóbal tuvo varios hijos de dos matrimonios. Del primero nació en 1786 Francisco de Paula Warleta Franco, que

en 1804 fue nombrado cadete de Infantería y el año siguiente se embarcó para América en la escuadra de don Federico Gravina, con la que a la vuelta participó en el combate del 22 de julio contra la escuadra inglesa. El historial militar de don Francisco es densísimo dados los acontecimientos históricos que le tocó vivir. Declarada la Guerra de la Independencia, estuvo en la batalla de Bailén (19 de julio de 1808) y fue nombrado teniente. En 1810 se encontró en la retirada de Sierra Morena a Cádiz y en enero de 1812 fue hecho prisionero por los franceses y llevado a Francia, al depósito de Bernes del que desertó el 30 de noviembre y volvió a España. En enero de 1815 embarcó para América, siendo ya teniente coronel efectivo. Tras numerosas acciones contra los rebeldes, regresó a España a finales de 1820, de coronel efectivo. En 1829 ascendió a brigadier y en 1835 a mariscal de campo.

Ismael Warleta Ordovás (1836–1898), hijo de don Francisco y nacido en Madrid, fue marino de guerra y llegó a almirante y jefe del Estado Mayor de la Armada. Murió el 9 de agosto de 1898, un mes y cinco días después de la pérdida de la escuadra española en Cuba.

De su hijo, Ismael Warleta Meinadier (1867–1919), padre de Ismael Warleta de la Quintana, hablaremos más en estos apuntes.

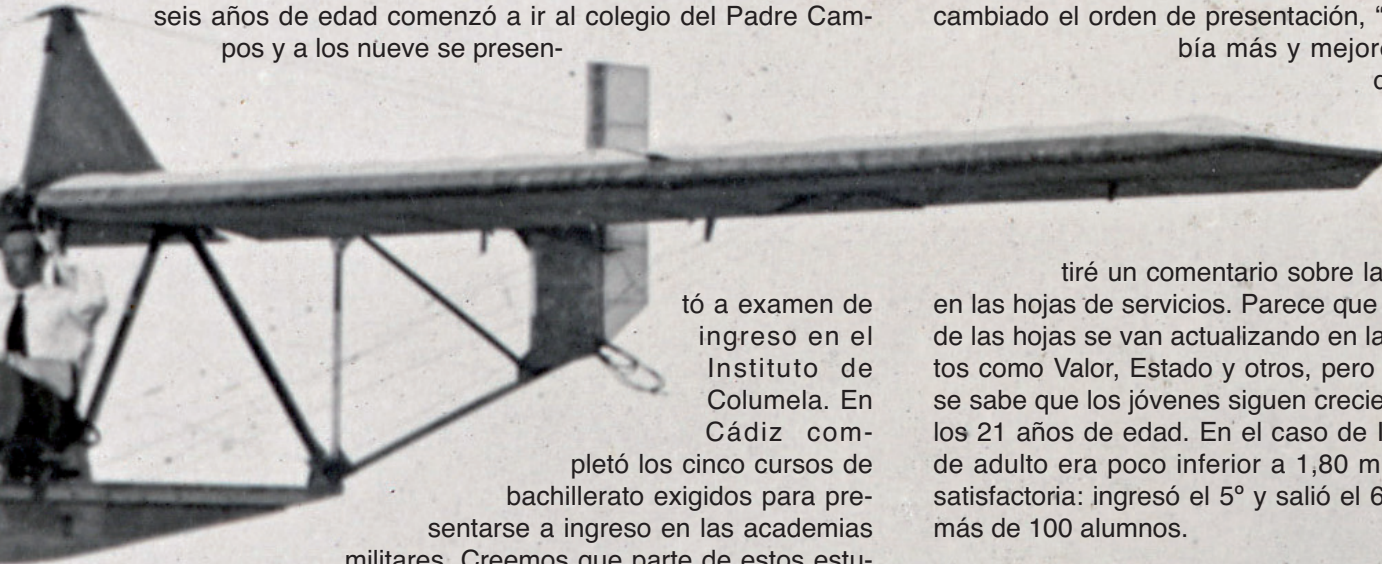
Warleta prueba el segundo Zögling hecho en Albacete, junio de 1931.

INFANCIA, ELECCIÓN DE CARRERA. ACADEMIA DE ARTILLERÍA (1896-1917)

Los años de Cádiz

Ismael Warleta de la Quintana nació en Cádiz el 31 de diciembre de 1896, en los pabellones de Artillería, dando al Parque Genovés. Su padre, Ismael Warleta Meinadier era capitán de Artillería y estaba destinado en la Escuela Central de Tiro, que tenía sus instalaciones en Torregorda. Además, daba clases de matemáticas en su "academia preparatoria" para el ingreso en academias militares, astrónomos e ingenieros civiles. Su madre, Rosario de la Quintana, era de familia de comerciantes y sus ojos azules fueron heredados por su primogénito Ismael y varios de sus demás hijos e hijas. En total, doña Rosario daría luz a tres varones y siete hembras, pero tres de éstas murieron pequeñas.

Ismael (según sus propios recuerdos) fue un niño bueno y obediente, aunque siempre con bastante amor propio. A los seis años de edad comenzó a ir al colegio del Padre Campos y a los nueve se presen-



tó a examen de ingreso en el Instituto de Columela. En Cádiz completó los cinco cursos de bachillerato exigidos para presentarse a ingreso en las academias militares. Creemos que parte de estos estudios los hizo en el Colegio de San Felipe Neri (Marianistas).

La elección de carrera

Aunque militar de profesión y tradición familiar, don Ismael Warleta Meinadier deseaba para su primogénito una carrera civil (abogado del Estado, ingeniero de caminos, médico, etc.), para lo que le explicaba las actividades de cada profesión. Sin embargo, el chico estaba inclinado a ser militar, y en particular de Caballería, por los caballos y su uniforme

azul celeste, botas altas y espuelas. Su padre accedió a darle clase de matemáticas.

Ante la perspectiva de que se reabriera la Escuela Naval, Ismael padre, que no había podido ser marino por su miopía, veía con aprobación que su hijo lo fuera, pero la reapertura no llegaba. Por ello, consintió en que se presentara a las academias del Ejército. El joven hizo instancias a Caballería, Artillería, Ingenieros e Infantería. Todavía el padre tenía algo que decir y así lo escribiría el hijo pocos años antes de morir:

"Cuando tuve hechas las cuatro instancias y estando en cama con gripe, mi padre me hizo romper la instancia a Caballería, diciéndome que eso era para ricos, pues los uniformes eran caros".

El disgusto de Ismael fue grande, pero en su madurez daría en su corazón las gracias a su progenitor, pues, cuando perdió la carrera, le sirvió el título de ingeniero para colocarse en la empresa Bazán".

Ismael ingresó en Artillería del primer intento, tras haber cambiado el orden de presentación, "porque en Artillería había más y mejores caballos que en las demás armas".

Era el año 1912 y tenía quince años. Su estatura era de 1,66 según su hoja de servicios. Me permiti-

tiré un comentario sobre las estaturas que figuran en las hojas de servicios. Parece que en sucesivas ediciones de las hojas se van actualizando en la 5ª subdivisión conceptos como Valor, Estado y otros, pero no el de Estatura, y ya se sabe que los jóvenes siguen creciendo hasta alrededor de los 21 años de edad. En el caso de Ismael Warleta, su talla de adulto era poco inferior a 1,80 m. Su carrera sería muy satisfactoria: ingresó el 5º y salió el 6º de una promoción de más de 100 alumnos.

TENIENTE DE ARTILLERÍA (1917-1920)

Destinos en Segovia y Mallorca. Otra vez a Segovia

Al salir en junio de 1917 como primer teniente de la Academia de Artillería, fue destinado al Regimiento de Artillería Pesada de Segovia (llamado Regimiento de Artillería de Posición desde agosto de 1918). En este destino practicó con entusiasmo la equitación, teniendo la fortuna de que le asignaran un pura sangre llamado Faithful que recordaría to-





Ismael Warleta recién ingresado en la Academia de Artillería. Foto tomada en Cádiz, julio de 1912.



Ismael Warleta recién ingresado en la Academia de Artillería. Foto tomada en Cádiz, julio de 1912.



Sobre el Toledo, de ayudante de profesor en la Academia, durante una marcha, 1920.

da su vida. Además, considerándose un tanto enclenque, fortaleció su cuerpo con la gimnasia y la esgrima, disciplinas que practicó su con su característica fuerza de voluntad. Menos de año y medio duró este destino, pues en octubre de 1918 fue destinado a la Comandancia de Artillería de Mallorca, Artillería de Costa, incorporándose en Palma en noviembre. Las vacaciones de Navidad las pasó en Segovia. En los meses de febrero a mayo de 1919 desempeñó una comisión en Barcelona en el 8º Regimiento de Artillería Ligera. Eran los días de la huelga revolucionaria de "La Canadiense" y el consiguiente estado de guerra.

Por entonces, el cabeza de la familia Warleta había sido destinado a Segovia. Los dos hermanos de Ismael, José y Ciro, eran alumnos en la Academia de Artillería, el primero a punto de salir primer teniente y el segundo recientemente ingresado. Otra familia artillera se había instalado también en Segovia hacia fines de 1916: la de don Alfonso Carrillo y Sánchez de Tovar, con tres hijos varones: el mayor, José Carrillo Durán, capitán desde 1918 y futuro glorioso aviador; el segundo, Eugenio, de la misma promoción de Artillería que José Warleta de la Quintana; y el tercero, Alfonso, que saldrá de primer teniente en 1921 y será también aviador. Al igual que los Warleta, la familia Carrillo tenía también cuatro hijas.

El estado de salud de su padre, enfermo de cáncer, y su fallecimiento (el 13 de julio 1919) determinaron el regreso de Ismael Warleta de Palma a Segovia, donde su apoyo como primogénito era muy necesario para su madre y hermanos. Fue destinado a la Academia de Artillería en comisión (septiembre) y finalmente en plantilla (noviembre), ocupando suplencias de Química y Equitación.



Ismael Warleta en 5º año de la carrera, junio de 1917.

Primer contacto con Aeronáutica Militar. Capitán de Artillería

En 1920 siguió en la Academia, desempeñando suplencias de Química, Pólvoras y Equitación. En julio fue designado para asistir al primer período de Escuela Práctica de Aerostación en Guadalajara, que se celebraría en agosto. Ya el 29 de julio participó en su primera ascensión en globo libre como tripulante del globo Eolo, realizando el recorrido de 285 kilómetros de Guadalajara a Torrejón del Rubio (Cáceres). En la Escuela Práctica se capacitó como observador de globo, ejercitándose en la observación y corrección del tiro artillero y el reconocimiento del terreno desde globo cautivo, permaneciendo en el aire 11 horas 31 minutos. En este mes de agosto realizó otras dos ascensiones como tripulante en globo libre y el 1 de septiembre, terminado el primer período de Escuela Práctica, se reincorporó a la Academia de Segovia.

Según sus recuerdos, fue éste el año en que recibió el bautismo del aire en aeroplano. Ocurrió en Cuatro Vientos y el piloto fue el capitán Joaquín González Gallarza.

Por Real Orden de 5 de noviembre de 1920, Ismael Warleta ascendió a capitán, con antigüedad del 16 de octubre, continuando como profesor en la Academia de Artillería. Por entonces comenzó su noviazgo con Milagro Carrillo Durán.

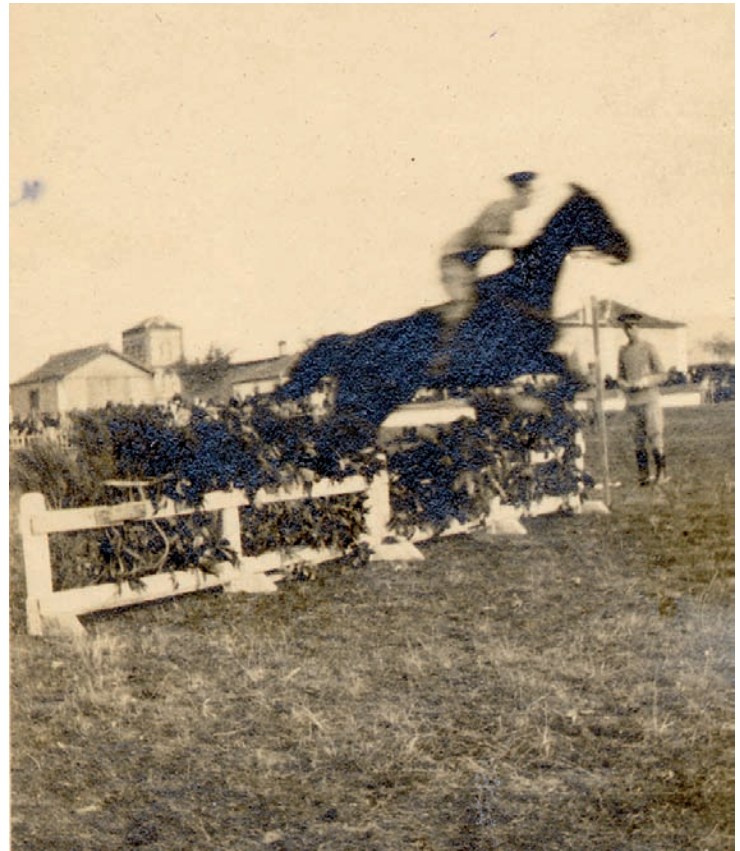
LOS AÑOS DE ÁFRICA (1921-1924)

Con Aerostación en Melilla tras el Desastre

Por real Orden de 5 de julio de 1921 se dispuso que asistiera en comisión a las Prácticas de Aerostación que deberían tener lugar en Si-



Recién ascendido a capitán, noviembre de 1920.



Saltando sobre Estallido, Segovia, 1920.

güenza entre el 10 de agosto y el 10 de septiembre. El Desastre de Annual (21 de julio) motivó la suspensión de estas prácticas.

Los rifeños de Abd el Krim rodearon Melilla y emplazaron en las laderas del Gurugú cañones capturados para disparar sobre la plaza. Esto hizo que Warleta lograra ir a Melilla como observador artillero de la Unidad de Aerostación expedicionaria que mandaba el capitán de Ingenieros Félix Martínez Sanz. Era el primer destino africano de Warleta, y en condiciones de máxima tensión. Su futuro cuñado Pepe Carrillo estaba de observador de aeroplano en Melilla desde fines de julio, y en agosto llegó la primera escuadrilla de DH.4 enviada de Tetuán. Pero la observación del tiro artillero era cosa de los globos. La incorporación de Warleta tuvo lugar el día 4 de septiembre en la Plaza de Melilla, trasladándose ese mismo día al primer Campamento de la Unidad (Granja Agrícola). Sus primeras misiones incluyeron observaciones sobre el Gurugú y corrección del tiro de las baterías de sitio. En el segundo Campamento de la Unidad (Llano de la Primera Caseta) continuó haciendo observaciones sobre el Gurugú y piezas enemigas. El día 17, en que se tomó Nador, asistió como observador bajo fuego de cañón enemigo, corrigiendo al mismo tiempo el tiro de las baterías pesadas sobre las lomas de Nador, así como sobre la pieza emplazada sobre el Gurugú que hostilizaba a nuestras tropas. A las operaciones de toma del Gurugú (10 de octubre) y de Zeluán (14 del mismo mes) asistió siempre con la Unidad, estando encargado de la estación telefónica de tierra. A la toma de Monte Arruit (24 de octubre) asistió como observador, siendo transportado desde Nador hasta aquel punto en transporte alto (es decir, con el globo en el aire, remolcado). Cuando la Unidad llegó a Monte Arruit, transmitió al Alto Mando los movimientos del enemigo. Muchos años más tarde, Warleta escribiría unas notas personales:

“Sobre esto puedo contar muchas cosas. Al fin, un día que rellenaron hidrógeno y subí (creo que a 1.700 m) pude descubrir el cañón moro que tiraba a Melilla y corregí el tiro de



En globo libre antes de su suelta, Guadalajara, 1920 o 1922.



Capitán aerostero en Melilla, diciembre de 1921.

una batería de obuses de 21 cm del Regimiento de Segovia. Un proyectil, con impacto al parecer directo, rompió una rueda a un cañón francés de 75 mm, y a partir de ese momento ya no tiró más. La escuadra, con cañones de tiro rasante y sin observación aérea, no podía darle. No obstante, hizo un derroche de municiones y, como siempre tuvo buena prensa, hubo periódicos que le atribuyeron el éxito. Cada vez que disparaba el acorazado, pasaban los proyectiles tan cerca de mi globo que se le arrugaba la barriga y brincaba la barquilla. Luego, los impactos los veía muy lejos y mucho más bajos que donde estaba el blanco. Las cosas de la guerra eran así.

En la toma de Nador corregí el tiro de dos baterías contra otros dos cañones en las laderas del Gurugú opuestas a Melilla, pero no creo que hubiera ningún impacto directo. Esos dos cañones los debieron retirar.

Monte Arruit se tomó sin tiros. Desde el globo y con los gemelos, sobre la vertical, vi el horroroso espectáculo de cadáveres insepultos”.

“Observador honorario” de aeroplano

En octubre y noviembre de 1921, la escuadrilla de DH.4 se vio reforzada por otras dos más del mismo tipo, constituyéndose el llamado Grupo Rolls. Desde el 18 de octubre se usaba ya el aeródromo de Tauima (Nador). En esta misma fecha se incorporó como jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos el coronel don Jorge Soriano. Pepe Carrillo, observador en la primera escuadrilla, animaba a su futuro cuñado a acompañar a los aviadores en su desplazamiento diario al aeródromo siempre que lo permitían sus obligaciones en la Unidad de Aerostación. Warleta voló como “observador honorario” (como decía el capitán Joaquín González Gallarza, jefe de la tercera escuadrilla) con numerosos pilotos, incluyendo a los capitanes Fernández Mulero y Manzaneque (mientras Pepe Carrillo se reponía de una herida) y al teniente García Orcasitas. Gomá, en su *Historia de la Aeronáutica Española*, menciona a Warleta entre los participantes en la operación de Yazanen y Tifasor (11 de noviembre), en la que se usó por



En una calle de Nador, hora y pico después de su ocupación (17 de septiembre de 1921), los oficiales de Aerostación: capitán García Vallejo, teniente Gómez Guillamón, capitán Martínez Sanz (jefe de la Unidad), capitán Warleta. Al fondo, moros de Regulares de Ceuta.



Curso de observadores de globo, Guadalajara, 1922.

primera vez la ametralladora de torreta. La versión oral de Warleta es que ésta fue su primera misión de guerra en aeroplano, con Pío Fernández Mulero de piloto y sobre un DH.4 recién llegado de Madrid que carecía aún de torreta de ametralladora y lanzabombas. Warleta lanzó a mano dos bombas sobre la gaba siguiendo la orden del piloto, y nada más.

Curso de observadores de globo

En enero de 1922, una Real Orden de Guerra dispuso que se celebrase en Guadalajara un curso de observadores de globo encomendado a un profesor de la Escuela de Aerostación de Cosne (Francia). Este curso debía poner al día a los aerosteros españoles acerca de los adelantos y experiencias logrados en la Guerra Europea. Los alumnos serían una docena de jefes y oficiales entre los que fue incluido el capitán de Artillería Warleta. Éste quedó impresionado por los conocimientos del profesor francés Varadé (¿o Baradez?) que era sólo teniente. Durante el curso, Warleta, además de adquirir el título de observador de globo (entonces creado), completó las ascensiones libres que le faltaban para el título de piloto de 2ª categoría de esférico. Terminado el curso, se reincorporó a la Unidad expedicionaria de Aerostación en Melilla el 29 de abril.

Su comisión en Aerostación terminó al ser destinado a la Comandancia de Artillería de Ceuta, en cuya plaza se presentó el 11 de junio. Poco iba a durar este destino, pues el 20 de septiembre marchó a Cuatro Vientos para asistir al curso de observadores de aeroplano.

Curso de Observadores de Aeroplano. Prácticas de observador en Melilla

La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos estaba mandada por el comandante Aymat. Desde la creación de

la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (ahora mandada por el comandante Gonzalo), los observadores se formaban pasando sucesivamente por ambas escuelas. Sabemos que a Warleta le tocó en la mitad de su promoción que empezó en Cuatro Vientos a comienzos de noviembre. Él recordaba que coincidió algunos días en aquel aerodromo con su futuro cuñado Pepe Carrillo que se estaba haciendo piloto y ya volaba suelto. Un día fueron los dos en vuelo a Getafe para ver volar el Autogiro de La Cierva, que en aquella ocasión “se volcó al lado contrario al que solía”. Pudo ser el 10 de enero de 1923. Una foto con otros alumnos del curso de observadores, en Los Alcázares, lleva fecha de febrero 1923.

Terminado el curso, por Orden de la Jefatura de Aviación de 23 de abril de 1923 se dispuso su incorporación a los Grupos de Escuadrillas de Melilla para realizar las prácticas reglamentarias de fin de curso. De esta forma, el 1 de mayo Warleta volvió a Nador. Acerca de este regreso dejó escrita, con la viveza que le era peculiar, una impresión de la que reproducimos parte:

“Cuando volví al Aeródromo de Nador, después de hacer el curso de observadores, lo encontré muy cambiado y también con personal nuevo. Era en la primavera de 1923.

Ya no estaba Soriano, lo mandaba Kindelán [se refiere a las Fuerzas Aéreas de Marruecos, que tenían su jefatura en Melilla]. Todos los del curso debíamos ir a Melilla y luego repartirnos entre Melilla, Tetuán y Larache.

Las FA se componían de dos grupos. Uno, llamado (no sé por qué) “pesado” se componía de tres escuadrillas de DH.4, motores Rolls, que estaba mandado por Pepe Carrillo, recién hecho piloto, y otro llamado “ligero” compuesto por dos escuadrillas de Bristol y una de DH.9A, motores Napier, que mandaba el antiguo jefe de la Escuadrilla de Tetuán, Polín



Suelta de piloto de esférico, marzo de 1922.

Buruaga. Además estaba la Base de Hidros de Mar Chica con Dorniers y Savoias en la que estaban Ramón Franco y Jiménez ("Faringul") que también volaban los Napiers.

Me parece recordar que las escuadrillas Rolls las mandaban la 1ª el Tartaja, García Muñoz, la 2ª Barrón (Tomás) y la 3ª Gudiñ (luego Loriga). La de Napier, Polín (además del Grupo) y las de Bristol, una (la 2ª) Llorente y otra (la 1ª) Barberán, (entonces sólo observador), que volaba con Bono de piloto.

Cuando nos presentamos a Kindelán, tras una semi-arenga y acompañado de un capitán de Ingenieros que no volaba y hacía como de ayudante-secretario, comenzó a distribuir los observadores y, dirigiéndose a mí, me dijo: "Warleta, usted irá a la Base de Hidros como jefe de talleres". Me quedé un poco asombrado, porque había en la promoción ingenieros militares y sabía que un capitán, Cañete, quería ese puesto. Fue la primera distinción que me hizo Kindelán y no niego que me agradó. Pero Pepe Carrillo, que como jefe de un grupo estaba presente y a mi lado, me tocó con el codo y dijo: "No te vayas a los hidros, quédate de observador mío" y en voz alta me reclamó para ese puesto (segundo agrado de aquella mañana). Kindelán accedió, Cañete pidió el puesto y se lo dieron, y mi suerte quedó decidida por aquel entonces.

El aeródromo tenía un ambiente muy agradable para mí. Había mucha gente joven y entusiasta. Aunque cada día se nombraba un grupo de servicio, casi todos volaban en diversas misiones diariamente por la mañana y algunos por la tarde. Desde luego, muchos días había salida general porque en tierra también se movían. Había que comer con frecuencia en el aeródromo, donde había una pianola en el comedor.

Había un servicio especial y restringido cuyo curioso nombre era "el Té". Era de pocos aparatos y casi siempre los



Los Alcázares, febrero de 1923, curso de observadores. Avión de Havilland DH.6 (motor de Intervención, Cañete).

mismos pilotos. Como Pepe Carrillo era de los del Té, yo también. Se trataba de vuelos largos, de reconocimiento, a veces muy dentro de la zona enemiga. No iban los Bristol (por creerlos de menos confianza, por la frecuencia de averías de gasolina, aceite y aire comprimido). Una excepción era Bernardo Salgado, que no era de DH.4 ni de Napier. Iba en su Bristol".

El período de prácticas de Warleta en Melilla, que no llegó a los dos meses, coincide con los hechos de armas en Tizzi Assa y Tafersit, en las que la Aviación tuvo una parte importante. Por razones políticas, el avance español se había detenido en Tizzi Assa, una posición "a medio camino" de difícil defensa. A principios de abril, el Gobierno, que acariciaba ideas de negociación con Abd el Krim, había decidido que el alto comisario de España en Marruecos tendría que pedir permiso para toda acción bélica que no fuese mero reconocimiento, particularmente bombardeos aéreos. El alto comisario Silvela advirtió al Gobierno del temor de un ataque a Tizzi Assa, pero no obtuvo a tiempo la autorización para la rectificación del frente. El 28 de mayo estaba previsto enviar un convoy pacífico a la delicada posición. Antes de su salida, despegó una escuadrilla de protección. Barberán, extraordinario observador y jefe de unidad, descubrió grandes masas de indígenas al acecho cerca de Tafersit. Cree haber visto varios miles. Kindelán ordenó salir armados y la 1ª escuadrilla Rolls se fue al aire. Cayó abatido el DH.4 pilotado por el alférez Ingunza con observador teniente Montero, pereciendo ambos. Fueron las únicas bajas mortales, pero aquella jornada acarreó cuatro aparatos derribados y una docena con numerosos impactos. Warleta volaba aquel día de observador del capitán Grima en un Bristol. Cayeron derribados en Bufarcuf por impactos en el radiador. Los combates siguieron



Hispano 140). Romero Basart, Pérez Peñamaría, la Roquete, Warleta, Montalt, capitán

en días sucesivos. Tizzi Assa fue abastecida por el aire y el 5 de junio se realizó la operación ofensiva decisiva en Tafersit, muriendo el teniente coronel Valenzuela, jefe de la Legión y siendo heridos el teniente coronel Kindelán y el capitán José Carrillo. A pesar del descalabro causado al enemigo, el convoy no entró en Tizzi Assa hasta uno o dos días después. Los tres días de combates constituyeron para Warleta una experiencia inolvidable. Experiencia que no se refleja en su hoja de servicios, probablemente por no ser todavía oficialmente observador.

El título de observador de Warleta, con fecha 22 de junio, le fue conferido por Real Orden Circular de 4 de julio. Su destino era el Aeródromo de Tetuán, donde se había incorporado el 27 de junio.

Observador en Tetuán

El Grupo de Tetuán estaba entonces compuesto por dos escuadrillas de Breguet 14 con motor Fiat de 300 cv y lo mandaba el capitán Angel Pastor Velasco. Según recuerdos de Warleta, fue destinado a la 2ª Escuadrilla, comenzando a volar servicios de guerra en julio. En octubre, el capitán Pastor fue relevado en el mando del Grupo por el capitán Felipe Díaz Sandino.

En contraste con la Zona Oriental, el año 1923 fue de poca actividad en la Occidental. Mientras Abd el Krim maquinaba incansablemente, el viejo Raisuni se apagaba. No obstante, el control español sobre el territorio no era continuo y para ir de Tetuán a Larache o Xauen había que apoyarse en una multitud de pequeñas posiciones instaladas en las alturas del montañoso país. De julio a fin de año, Warleta hizo en Tetuán 91 vuelos con un total de 62 horas 22 minutos. En estas cifras se incluyen vuelos de aeródromo y prueba de motor. Los señalados en su



Ante un Breguet 14 (motor Fiat 300 cv), Tetuán. 1923.

Hoja de Servicios como de bombardeo y reconocimiento podrían ser tal vez la tercera parte. Los que mejor recordaba muchos años después eran los realizados en busca de la Zauia del Arab, lugar lejano cuyo interés para el mando ignoramos en qué se basaba. En algunos de estos vuelos se llevaba a un moro como guía junto al observador en la cabina posterior. Por cierto, Warleta creía que el Breguet 14 era mejor que el de Havilland DH.4 para la clase de misiones que se realizaban en Marruecos, excepto en lo que se refiere a fiabilidad del motor.

El año 1924, de enero a agosto, Warleta hizo 110 vuelos con un total de 83 horas 6 minutos. De este total, posiblemente fueron de reconocimiento y bombardeo unos 45 o 50. Este año, la influencia de Abd el Krim se hizo presente desde el 16 de febrero con una agresión a la posición de M'Ter en el litoral, que hubo que abastecer por aire.

De nuevo según recuerdos de Warleta, en 1924 (tal vez en abril) dejó la 2ª Escuadrilla, siendo nombrado por Díaz Sandino jefe de la 1ª. Para un observador, esto constituía una importante distinción que sólo un reducido número de ellos lograría en Marruecos. Podemos recordar aquí a los capitanes Mariano Barberán y Fernando Capaz.

Además de la influencia de Abd el Krim, había que contar en la Zona Occidental con el Jeriro, un cabecilla ambicioso, separado del Raisuni. El 6 de mayo fue atacado el convoy a Coba Darsa, importante posición en la cuenca del río Lau. La situación de esta posición se fue agravando y el 20 de junio comenzó su abastecimiento por aire. Este peligrosísimo servicio se cobró la vida de dos aviadores (teniente observador Bonet y suboficial piloto Pina), dos heridos (Eduardo González Gallarza y Mariano Barberán, nada menos, los dos el mismo día) y un avión abatido (Joaquín González Gallarza). El 6 de julio, las fuerzas de la Legión y Regulares, apoyadas



Los Alcázares, noviembre de 1927, navegando hacia la isla Perdiguerra para una comida de despedida del Infante Don Alfonso de Orleans el día antes de su marcha. Profesores y alumnos del curso de mando para jefes de escuadrilla.

por las escuadrillas, en brillante asalto, consiguieron que pudiera pasar el convoy. Con frecuencia las hojas de servicio son muy lacónicas. En la de Warleta, tanto en junio como en julio se menciona Caba Darsa como una de sus objetivos de bombardeo y reconocimiento. Y nada más.

Warleta tenía entonces dos aspiraciones. En lo personal, no retrasar su boda y en lo profesional hacerse piloto. Don Alfonso Carrillo llevaba meses destinado de nuevo en Ceuta. El enlace se acordó para aquel verano. En cuanto a ser nombrado para un curso de pilotos, la cosa no era sencilla. Por una parte, los cursos eran muy solicitados y por otra los

observadores con experiencia hacían falta en las escuadrillas. Una carta del teniente coronel Kindelán, a Warleta dice así:

“AVIACIÓN MILITAR
Jefe de Instrucción

Cuatro Vientos, 15 de julio de 1924

“Sr. Don Ismael Warleta.

“Querido amigo y compañero: Contesto con retraso su grata del 24 de junio, no habiéndolo hecho antes hasta saber si podría complacer a Vd. en lo del curso de pilotos. No ha sido así aunque queda Vd. en cabeza para cubrir vacantes en el curso.



Comida en la Perdiguerra de despedida al Infante. Después de comer hubo baño por vuelco del bote.



Warleta con otros aviadores en Los Alcázares ante un Bristol F.2b. Los dos de la derecha son Melendreras y Pardito.

“Ha llegado a mi noticia que Vd. no tendría inconveniente en ser destinado de profesor a Los Alcázares. Como la solución me agradaría mucho y sería provechosa al Servicio, le ruego me diga si es así para proponer su destino, aunque reclame un poco Sandino, que tiene de Vd. tan buen concepto. “Suyo affmo. amigo y compº

“Alfredo Kindelán”.

En Orden de la jefatura de Aviación del 4 de agosto, Ismael Warleta fue destinado a la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos de Los Alcázares como profesor. Todavía este

mes hizo unos pocos vuelos de guerra y el día 28 contrajo matrimonio en Ceuta con Milagro Carrillo Durán.

PRIMER DESTINO EN LOS ALCÁZARES (1924-1928)

Una escuela muy importante

El 11 de septiembre de 1924, tras el permiso de boda, Warleta se incorporó al Aeródromo de Los Alcázares. El joven matrimonio recibió bien pronto una trágica noticia: el



El 15 de noviembre de 1925 salen de Los Alcázares para Gibraltar los aviadores italianos Casagrande y Ranucci (1 y 2 en la foto) que intentaban llegar a América con su Savoia S.55 Santa María. No tendrían fortuna, que en cambio sonrió a Franco y Ruiz de Alda (que también están en la foto).

día 28, Pepe Carrillo, que operaba con su Grupo Rolls en Tetuán desde primeros de mes, había sido derribado por el fuego enemigo, perdiendo la vida tanto él como su bombardero.

La Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos, cuyo jefe era ahora el comandante Aymat, había sido fundada en 1921 por Kindelán y rebosaba actividad, pues por ella pasaban todas las promociones de oficiales observadores y ametralladores–bombarderos de tropa. Los cursos de observadores se componían de dos partes: una en Cuatro Vientos, donde se estudiaba observación, navegación, fotografía, radio y corrección de tiro artillero; y otra en Los Alcázares, comprendiendo bombardeo, tiro y armamento. Warleta era profesor de bombardeo. Además, en aquellos meses finales de 1924 y primeros de 1925 se realizó entre Cuatro Vientos y Los Alcázares el primer curso para jefes de grupo y de escuadrilla a fin de capacitar a los jefes y oficiales que habían ejercido

bre, el feliz padre desempeñó una comisión de servicio a Francia (París y Saint Étienne) para recepcionar ametralladoras Darne adquiridas por el Servicio. Este año le fueron concedidas tres cruces del Mérito Militar con distintivo rojo por los periodos de operaciones 7º, 8º y 9º.

Curso de tiro y bombardeo en Cazaux

Entre el 11 de abril y el 9 de junio de 1926 realizó otra comisión en Francia, esta vez para asistir al curso práctico de tiro y bombardeo para oficiales aviadores en la escuela de Cazaux. Este curso, que completó con gran distinción, dio lugar al informe del comandante francés del mismo que traducimos:

“Ejército Español. Capitán Warleta.

Oficial notablemente dotado. Espíritu fino, carácter ponderado. Trabajador extremadamente concienzudo.



El primer curso de oficiales aviadores en Los Alcázares (1927). Kindelán (jefe superior de Aeronáutica), jefe de escuadra S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans (jefe de la Escuela), jefe de escuadrilla Burguete (hidros), jefe de escuadrilla Warleta (bombardeo), oficial aviador Mellado, jefe de escuadrilla Pardo (terrestres), jefe de escuadrilla Arizón (talleres), capitán de Infantería Sanjuán (tiro), jefe de escuadrilla Melendreras (armamento). Los alumnos son la mitad de la promoción.

en África el mando de unidades sin recibir antes instrucción completa en las disciplinas que se consideraban pertinentes.

En los años 1924 a 1928 en que Warleta estuvo allí, Los Alcázares disponía de media docena de Bristol F.2b para los ejercicios de la Escuela, media docena de de Havilland Escuela (DH.6) para remolcar mangas y unos tres Spad 13 de caza para tiro de capot. De hecho, sólo uno de estos últimos estaba en vuelo y lo solía volar el profesor ruso Vsevolod Marchenko para exhibiciones de acrobacia. Fueron sustituidos en este período por Nieuport 29. Además estaban los hidros: unos cuantos FBA para escuela de pilotos, algún Macchi de caza. De Italia llegaban hidros Savoia 16 y Dornier Wal que eran enviados a la base de Mar Chica en Melilla. El coronel Carrillo fue destinado a Murcia y en su pabellón nació el primer vástago de Milagro e Ismael el 28 de junio de 1925. Fue bautizado con el nombre de José María (y es el que esto escribe). Desde el 21 de agosto al 29 de septiem-

Aunque llegado después del comienzo del curso, ha podido alcanzar rápidamente a los otros alumnos, por un trabajo personal serio.

Ha seguido el curso con mucha asiduidad. Conoce bien las cuestiones de tiro y bombardeo.

Cazaux, 15 de junio de 1926. El comandante del curso práctico, Guyomar”.

Una forma especial de hacerse piloto

Warleta consiguió por fin hacerse piloto, y esto ocurrió de forma especial, allí mismo en Los Alcázares, sin pasar por ninguna escuela de pilotaje. Poco después de llegar Warleta destinado, el capitán Joaquín Pardo García (“Pardito”) le dio algunos vuelos y tomas de tierra y lo soltó en un DH.6. Después de estar casi un año volando solo (diría muchos años más tarde), fue a la Escuela Elemental de Alcalá de Henares para efectuar las pruebas oficiales de piloto elemental. El 30 de junio de 1926 hi-



Último curso de Warleta en Los Alcázares. Los alumnos son la mitad de la segunda promoción de oficiales aviadores, 1928. El jefe de la Escuela es ahora el comandante Llorente.

zo la prueba de los ochos, el 1 de julio la de la hora, y el día siguiente la de circuito (Alcalá–Daimiel–Alcalá). Recibió el título FAI nº 578 fechado el 12 de julio de 1926. De vuelta en Los Alcázares, Marchenko le dio tres tomas en Bristol F.2b, se soltó y realizó sus 100 aterrizajes sin romper, recibiendo el título de piloto militar con antigüedad del 16 de septiembre de aquel año. Durante su destino en Los Alcázares, Warleta voló los DH.6, Bristol F.2b y Nieuport 29, pero no se hizo piloto de hidros. Parece que nunca le atrajeron los hidros en general ni los aparatos polimotores, fueran éstos terrestres o hidros.

En agosto le fue concedida la cruz del Mérito Militar con distintivo blanco “por el brillante estado de instrucción y eficacia de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo de Los Alcázares, de la que es profesor”.

La Escala del Servicio de Aviación. Jefe de escuadrilla

La posesión de los títulos de observador y piloto militar permitieron a Warleta hacer el curso de mandos de Aviación (septiembre–octubre de 1926) y aspirar a la Escala del Servicio de Aviación, creada este año por el jefe superior de Aeronáutica, coronel Kindelán. Comenzaba la era del uniforme verde. Aquel otoño, el comandante Aymat fue sustituido al frente de la Escuela por el Infante don Alfonso de Orleans. Éste impuso a los alumnos especiales pruebas físicas y a todo el personal el pantalón corto. Enterado de que Warleta se había hecho piloto en DH.6 y Bristol, dijo que, según los aviadores británicos, ése era el “camino duro”, siendo el Avro 504 y el DH.9 aviones más “amistosos”.

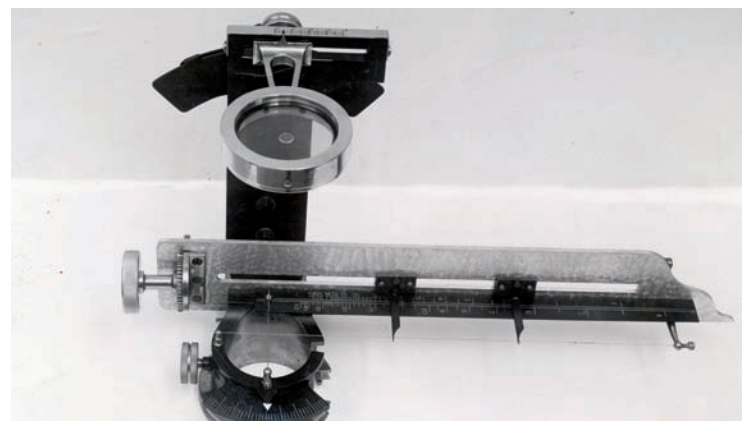
Por Real Orden Circular del 10 de marzo de 1927, se concedió a Warleta la categoría aeronáutica de jefe de escuadrilla en la Escala del Servicio de Aviación. Fue éste un año señalado también por otros hechos felices. Como muchos otros aviadores de los diversos aeródromos, acudió en vuelo a Madrid para asistir en la Base Aérea de Getafe a la Fiesta de la Construc-

ción Aeronáutica Española el 9 de junio. El 18 de julio nació el segundo vástago de Milagro e Ismael, una niña que recibió el nombre de Mercedes.

El visor de bombardeo Warleta

Este año, Warleta hizo el visor de bombardeo que llevaría su nombre y sería reglamentario en el Servicio. Estando ya en la Escuela de Observadores, en 1928, le llamó el jefe superior de Aeronáutica Kindelán, para decirle que se habían realizado con éxito las pruebas experimentales del visor. Según el informe, los errores en alcance se habían reducido en comparación con el visor francés STAé, entonces reglamentario, pero sobre todo en dirección se habían reducido a la mitad. En vista de ello, se había decidido declararlo reglamentario y Warleta debería patentarlo para cobrar los derechos correspondientes.

Warleta dijo a Kindelán que el visor debería patentarlo el Servicio de Aviación, por ser resultado de lo que consideraba parte



Visor de bombardeo Warleta (1927).

de su obligado trabajo en la Escuela, valiéndose de las experiencias que hacía con los aviones, cursos y especiales, así como de los talleres, y que esa manera de trabajar la había aprendido de su padre, que hizo muchas cosas importantes en la Escuela de Tiro de Artillería de Costa, permaneciendo él en el anonimato. Ante la insistencia de Kindelán, Warleta aceptó con la condición de que cedería gratuitamente los derechos de patente al Servicio. En cuanto a la posibilidad de vender algunos visores al extranjero (que Warleta consideraba remota) se hizo constar en el documento de cesión de derechos que, dado ese caso, los derechos de patente se dedicarían a premios de bombardeo en España.

Aunque se aseguró de palabra a Warleta que se le abonarían los gastos de sacar la patente (le costó unas 500 pesetas), ello no sucedió nunca, porque el interventor dijo que ese gasto no era legal y no podía autorizarlo.

Comienzan los cursos de oficiales

Este año comenzaron a pasar por Los Alcázares las promociones de oficiales aviadores que nutrirían la Escala del Servicio de Aviación. Hasta entonces, el Servicio sólo había hecho cursos de pilotos y cursos de observadores independientes entre sí. Ahora, estos oficiales del Ejército se harían primero observadores, debiendo pasar a continuación a las



Warleta con algunos de sus alumnos de la segunda promoción de oficiales aviadores. Uriarte, Huarte-Mendicoa (sobre el ala inferior del Bristol), Patricio de Antonio, Warleta, Salgueiro y otro alumno. Los Alcázares, 1928.



Warleta a los mandos de su favorito, el Bristol F.2b (Los Alcázares, 1928).

escuelas de pilotaje. Para hacerse observadores, las promociones se dividían en dos mitades. Mientras una comenzaba en la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos, la otra lo hacía en la de Combate y Bombardeo de Los Alcázares, intercambiándose luego. En 1927 esto ocurrió con la primera promoción, cuyos miembros recibieron el título de observador en julio y pasaron como tales a destinos de unidad antes de entrar, ya en 1928, en la escuela elemental de Pilotos de Alcalá.

Warleta era feliz. Le gustaba su cometido de profesor, tenía aviones con los que disfrutaba de la actividad maravillosa del pilotaje (sobre todo en su favorito, el Bristol F.2b) y era altamente considerado por sus superiores y respetado por compañeros y subordinados. Vivía en una casa en primera línea frente al Mar Menor, y en este período fue dueño de un coche Renault, único automóvil que poseyó en toda su vida. Sólo hubiera aumentado su dicha si hubiera tenido a su disposición un buen caballo, cosa que tal vez fuera pedir demasiado.

Relevo en la jefatura de Los Alcázares

A fines de noviembre, el Infante cesó como jefe de la Escuela, siendo sustituido por el comandante Rafael Llorente, que recientemente había realizado, con admirable eficacia, al frente de tres hidros Dornier Wal (la Patrulla Atlántida), el



Warleta rueda el Bristol nº 10 (Los Alcázares, 1928)



Warleta y sus alumnos de la segunda promoción de oficiales aviadores. Los Alcázares, 1928.

vuelo a Guinea Española y regreso. Llorente no tardó en expresar su opinión sobre Warleta, como revela la Orden de la Jefatura Superior de Aeronáutica del 13 de enero de 1928 que reproducimos *in extenso*:

Artículo único. La progresiva y extraordinaria actuación que como Profesor ha desarrollado en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares el capitán de Artillería, Jefe de Escuadrilla, D. Ismael Warleta Quintana, al mismo tiempo que su idónea actividad y actitudes desplegadas en las diferentes épocas que asumió la dirección de talleres y la de la misma Escuela, ha merecido del Jefe que hoy la rige, se llame la atención de esta Jefatura, por si debiera ser propuesto para recompensa, dada la privilegiada inteligencia, esfuerzo de voluntad e incansable actividad que en beneficio del Servicio ha demostrado este Oficial; excediéndose siempre en el desempeño de sus deberes.

Como el caso señala un plausible ejemplo a seguir y una nueva realidad que admirar, entre las muchas que enorgullecen al Servicio, se hace público en la presente orden para satisfacción general y del interesado especialmente.

El Jefe Superior.
-KINDELÁN

Esta orden fue reproducida, con una foto de Warleta, en la revista *Aérea* de enero de 1928. Fue la causa de que por Real Decreto de 22 de julio de 1930 (D.O. nº 163) concedieran a Ismael Warleta la Cruz de Primera Clase del Mérito Militar con distintivo blanco pensionada con el 10% del sueldo del actual empleo.

Sólo se concedieron cinco como ésta en las Cortes, y fue la primera concedida en el Servicio de Aviación Militar.



Como tantos aviadores de entonces y de ahora, Warleta dio el bautizo del aire a muchos familiares y amigos. En la foto, con su hermana Carmen ante un Avro 504K (motor Clerget de 130 cv) de la escuela de la CEA en Albacete, 1929.

EN LA ESCUELA DE OBSERVADORES (1928-1929)

Este gesto de Llorente tal vez fue, además de un noble acto de manifestar lo que creía de justicia, una despedida afectuosa a un compañero que apenas había estado un mes a sus órdenes. Porque Warleta se marcharía en seguida destinado a la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos cuyo mando tomó aquel mes de enero de 1928 su admirado amigo el capitán, Jefe de Grupo, Mariano Barberán. El que esto escribe cree recordar haber oído que este destino fue solicitado por Warleta a causa de la salud de la pequeña Merceditas, a la que sentaba mal la humedad



Cuando en los talleres de la escuela de Albacete que él dirigía se comenzaron a construir algunos planeadores y veleros de diseño alemán, Warleta no tuvo paciencia para esperar a la terminación del primer Zögling y se sentó en el asiento del piloto del esquemático fuselaje

de mar. Antes de dejar Los Alcázares, Warleta fue profesor de la primera tanda de la segunda promoción de oficiales aviadores, a la que se agregaban los miembros de la quinta promoción de oficiales de Marina para la Aeronáutica Naval.

Lo cierto es que la familia vendió el Renault y se trasladó a Madrid, alquilando un pequeño ático en la calle de Serrano, y Warleta comenzó a actuar en Cuatro Vientos como profesor de observación del tiro artillero. Él ya había advertido a Barberán que de ninguna forma renunciaba a seguir volando como piloto y su jefe le ofreció el aparato que tenía asignado como jefe de la Escuela, un AME VI. Aunque el AME VI no gustaba a Warleta tanto como el Bristol F.2b (del que era una copia con modificaciones), tuvo que contentarse.

Desdichadamente, el cambio de lugar no salvó a Merceditas, que murió el 11 de mayo, sin haber cumplido los diez

meses de edad. Warleta continuó en la Escuela de Observadores el resto del año 1928 y los dos primeros meses del año siguiente.

LOS AÑOS DE ALBACETE (1929–1932)

Antecedentes de una memorable escuela de vuelo

La escuela civil de pilotos de la Compañía Española de Aviación había comenzado su vida en 1924, para instruir oficiales pilotos del Ejército por contrato con el Gobierno. Inicialmente, la CEA, cuyo presidente era don Alfredo Bauer y tenía como gerente a don Antonio Marín Hervás, contaba con el apoyo de la Compagnie Aérienne Française, que aportó el material de vuelo (aviones AR), un par de pilotos profesores y mecánicos. A estos últimos se unió un profesor español, el capitán Jacobo de Armijo. El director de la escuela era uno de los pilotos franceses y el inspector de Aviación Militar, el capitán Juan Bono Boix. El aeródromo utilizado fue el de La Torrecica, en Albacete.

El primer curso (22ª promoción en la obra de Gomá) fue muy desafortunado, matándose dos alumnos y uno de los profesores franceses en tres accidentes distintos. El resultado fue que la escuela se reorganizó totalmente, desapareciendo los aviones AR y el personal francés que quedaba, excepto el jefe-mecánico Marcel Schaeffer. El capitán Bono fue contratado por la Compañía como nuevo director de la escuela y profesor, llamando para secundarle a Telesforo Espinel Meléndez, piloto militar de tropa competente y con amplia experiencia como profesor de vuelo. El material adoptado fue el Avro 504K, de los que, según Schaeffer, se compraron inicialmente seis en Inglaterra sin motor, montándosele en Albacete el Clerget de 130 cv. Los primeros títulos de piloto con Avro llevaron fecha de abril de 1925.

En 1926, la escuela Loring de Carabanchel, que hacía pilotos de tropa por contrato para Aviación Militar, se cerró. A partir de entonces, los alumnos de tropa se instruyeron en Albacete. Un nuevo profesor fue contratado: Vsevolod Marchenko, al que ya hemos encontrado en Los Alcázares. En 1927 ingresó Luis Angulo, piloto de complemento, que, según los datos de que disponemos, sólo estuvo hasta principios de 1929. Por entonces fue contratado el suboficial Maximiliano Pardo Gayo.

A principios de 1928, el Servicio de Aviación decidió encomendar también a la CEA la transformación de los pilotos formados en Albacete. Para ello proporcionó a la compañía cuatro Bristol F.2b que siempre conservaron su numeración militar: 31, 48, 56 y 63. Además, la CEA compró en Inglaterra otros seis Bristol F.2b que recibieron matrículas civiles. Este año, Aeronáutica Naval contrató a la compañía la formación de sus pilotos. En vista de la ampliación de sus actividades, la CEA compró el espléndido terreno de Los Llanos y comenzó a construir los edificios de su nuevo aeródromo.

Warleta en la Compañía Española de Aviación

La situación de Warleta en el Servicio de Aviación era de alta consideración por sus superiores como militar y en el plano técnico, pero en la Escala del Servicio (Anuario Militar de 1928) sólo figuraba como el número 85 de los jefes de escuadrilla. Entonces, la CEA le ofreció un contrato como "ingeniero jefe de talleres de reconstrucción de aviones y reparación de motores". Según fuentes de la CEA, Warleta comenzó a prestar servicios en la Compañía el primero de febrero. El sueldo mensual sería de 2.000 pesetas. Barberán perdía un colaborador muy apreciado, pero se alegró de la oportunidad que se ofrecía a su amigo. El pase oficial a la situación de supernumerario fue el 1 de marzo.



Curso de pilotos de la Marina en Albacete, primavera de 1932. Warleta se retrata con algunos de los alumnos. De izquierda a derecha: alférez de navío Hernández Núñez, teniente de navío de la Cierva, alférez de navío Verdaguer, Warleta (nótese el teléfono acústico en la cintura), alférez de navío Martel, alférez de navío Ojeda y alférez de navío Cirilo Moreno.

El matrimonio Warleta se instaló inmediatamente en Albacete, en un piso del Pasaje de Lodares.

Además de ingeniero jefe de talleres, Warleta fue profesor de vuelo en Avro (elemental) y Bristol (transformación) y en las ausencias de Bono tomaba la dirección de la escuela. Más adelante, sin dejar los talleres, fue nombrado jefe de pilotos, elevándose su sueldo a 2.500 pesetas mensuales. Los otros profesores siguieron siendo Marchenko, Espinel y Pardo Gayo.

El traslado del material de vuelo de La Torrecica a Los Llanos se hizo en febrero de 1929. Los Avros y Bristol disponibles hicieron su traslado pilotados bien por los profesores, bien por los alumnos sueltos. La inauguración oficial del nuevo aeródromo se realizó, con gran fasto el 27 de abril.

Por aire llegaron el general Sanjurjo, director general de la Guardia Civil (en un Loring R.III pilotado por el capitán Gámir) y el general Soriano, vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica (en un Breguet 26T Limousine hecho en CASA y pilotado por Ernesto Navarro). Por supuesto, no faltó el jefe superior de Aeronáutica, coronel Kindelán. Según *Aérea*, eran treinta los aparatos de la escuela alineados en el campo para ser bautizados, pero la cifra nos parece un poco excesiva. El obispo de Orihuela bendijo el nuevo aeródromo y los aviones. Lástima que el fuerte viento y la intensa lluvia impidieran los vuelos esperados, si bien Ernesto Navarro voló a varias señoritas en el Breguet 26T, que tenía una cabina cerrada para seis pasajeros, aunque el piloto iba "a la intemperie".

El 17 de mayo nació el segundo hijo varón del matrimonio Warleta, que recibió el nombre de Jaime. Algún tiempo después, se mudaron del Pasaje de Lodares a un piso bajo del número 10 de la calle del Parque.

Formación de pilotos

Durante los años 1929 a 1932 se hicieron pilotos elementales en Albacete unos 200 alumnos, a pesar de que en 1932, año en que cerró la escuela, apenas salió una docena. De ellos, alrededor del 46% eran oficiales observadores de las promociones 2ª, 3ª y 4ª de oficiales aviadores y un 24% personal de suboficiales y tropa de Aviación. El 16% eran oficiales de Marina y el 12% personal (no oficiales) de Marina. El resto, muy pequeño, eran civiles. Los militares y navales pasaban luego a transformación en Bristol.

Warleta era un profesor exigente en cuanto a las aptitudes de los alumnos para el pilotaje. Por ello no dudaba en dar de baja a los que mostraban condiciones insuficientes. Muchos años después recordaba el caso de un alumno eliminado por él en Albacete y que se mató más tarde (probablemente en



De nuevo en Los Alcázares. Profesores y alumnos del curso de oficiales de la Escuela Superior de Guerra, agosto de 1932. En la fila de los que están de pie, de izquierda a derecha: (1º) teniente Villimar, (4º) capitán Negrón, (7º) capitán Warleta, (10º) capitán Entero.



En el periodo en que fue director general de Aeronáutica, los desplazamientos de Warleta por vía aérea fueron numerosos. Aquí lo vemos descendiendo de un trimotor Fokker de la LAPE en Cabo Juby.

Alcalá) cuando, con la aceptación de jefes “compasivos” o mal informados, intentaba de nuevo hacerse piloto. En cambio, tuvo la satisfacción de enseñar a volar a algunos pilotos excepcionalmente buenos, como, por ejemplo, el entonces teniente de Infantería Julio Salvador, del que diría muchos años después que no le costó casi nada instruirlo, porque “prácticamente salió volando solo”.

En los talleres. Planeadores y veleros. Banco W.E.S. Avro 504 con motor Gipsy

En los talleres de la escuela, Warleta contaba con la inapreciable ayuda del jefe—mecánico Schaeffer y de un plantel de operarios muy eficaz, que llegarían a ser unos cuarenta al final. Los talleres reconstruían totalmente los aviones dañados, incluso los incendiados. La estructura de madera de los Avro y Bristol la hacían prácticamente nueva. También efectuaban la reparación de los motores Clerget e Hispano—Suiza de los aviones citados.

Además del mantenimiento y reparación de aviones y motores de la escuela, en la época de Warleta se realizaron en los talleres de la CEA tres trabajos que tal vez merezcan mención.

En agosto de 1930, el director de la escuela, Bono, estuvo en la Wasserkuppe, el famoso centro del vuelo sin motor alemán, volviendo a Albacete entusiasmado. La idea era fabricar con licencia en los talleres de la CEA algunos tipos de planeadores y veleros. Trajo de Alemania planos y un montador alemán y se construyeron en 1931 tres tipos: el planeador elemental Zögling, el velero de escuela Prüfling y el velero de concurso Professor. Según Schaeffer, si del primero se vendieron tres o cuatro, con los otros dos tipos no se tuvo éxito.

La CEA encargó a Warleta la construcción de un banco para entrenamiento en tierra de vuelo sin visibilidad. Con la inapreciable ayuda del profesor de vuelo Telesforo Espinel y del jefe—mecánico Marcel Schaeffer, nació el banco W.E.S., que añadía refinamientos a los bancos entonces existentes. Se fabricó una pequeña serie de este antepasado de los actuales simuladores a petición de la Aviación Militar. Un artículo de Warleta sobre el banco puede verse en *Revista de Aeronáutica*, mayo de 1932. El folleto de los Servicios de Instrucción *Vuelos sin visibilidad exterior – Generalidades y normas para la enseñanza*, redactado por el capitán profesor Gómez Morato, decía: “Puede asegurarse que media hora

de banco equivale a la primera en el aire, lo que supone gran economía en material y combustible”.

Por los primeros años treinta, tanto la Aviación Militar como la Naval estaban considerando la conveniencia de prolongar la vida de los viejos Avro 504 mediante el cambio de sus motores rotativos por Plantas de potencia fijas, económicas y fiables. Se pensaba en el de Havilland Gipsy de cuatro cilindros en línea, refrigerado por aire, que tanto prestigio había ganado en la aviación ligera. Tras algún estudio (suponemos), ambas Avia-ciones desistieron de la remotorización. No así Warleta, que a principio de 1932 (según nota suya manuscrita) montó en una célula de Avro un motor Gipsy. Existe al menos una foto de este avión en el campo de Los Llanos. Warleta lo probó en vuelo el primero y después lo volaron otros pilotos, con resultado muy satisfactorio. Los vuelos se hicieron con el motor sin capot, por temor al calentamiento. El diseño del capot no se llegó a hacer, porque la CEA abandonó la idea.



Banco WES para entrenamiento de vuelo sin visibilidad de pilotos en tierra, febrero de 1932.



Viaje a Marruecos con el ministro Cid.

Adiós a Albacete (1932)

La situación de la Escuela de Pilotos de la CEA era insostenible por falta de contratos. Aviación Militar, después de la cuarta promoción de oficiales aviadores, no había convocado ninguna más. El último título elemental de la escuela, si no erramos, lleva fecha de 21 de julio de 1932. Los profesores se marcharon cuando se terminó el Avro, menos Marchenko, que se quedó solo hasta terminar el Bristol con el último curso de la Marina. Según documentos de la CEA, Warleta estuvo en la compañía hasta agosto.

El matrimonio Warleta, con pena, se despidió del piso de Parque 10, donde su tercer hijo varón, bautizado Juan había nacido el 24 de junio.

SEGUNDO DESTINO EN LOS ALCÁZARES (1932-1934)

De nuevo ante el Mar Menor

Cerrada la escuela de la CEA en Albacete, Warleta volvió a la situación de activo en Aviación Militar desde el 1 de julio de 1932, si bien su incorporación a su destino, de nuevo la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos de Los Alcázares, ahora como jefe de Estudios, fue en septiembre. También desempeñó la jefatura de la Comisión de Experiencias de Armamento. Al principio, la familia vivió en la “casa del piano”, así llamada porque la forma del edificio se parecía a la de un piano vertical. Más adelante, se mudó a una casa situada en primera fila frente al Mar Menor.

El jefe de la Escuela era el comandante Ricardo Burguete Reparaz, uno de los laureados de Aviación en África. El material de vuelo de la Escuela había cambiado desde 1928, consistiendo ahora en una escuadrilla de nueve D.H.9 (en sustitución de los Bristol) que también se usaban para remolcar manga. La Comisión de Experiencias disponía de una patrulla de tres Breguet 19 y otra de tres Nieuport 52 (metálico, que sustituyó a los Nieuport 29 de madera), así como de un Loring R.III y un Breguet 14 (con motor Hispano de 300 cv, si no yerro). En la parte de hidros, había cuatro Macchi 18 de escuela elemental, hechos en Barcelona por la Marina, y el Grupo de Hidroaviones Nº 6 (dos escuadrillas de seis Dornier Wal cada una). Warleta voló, aparte del D.H.9, los dos aviones que componían entonces las unidades de reconocimiento y caza de Aviación Militar: el Breguet 19 y el Nieuport 52. Por cierto, este último le

gustó menos que el Nieuport 29. De vuelos en el R.III y el viejo Breguet 14 no tengo constancia. En cuanto a los hidros, Warleta siguió sin interesarse por ellos, y no hizo el curso de esa especialidad.

Ricardo Burguete, resentido de la herida sufrida en octubre de 1924, en la acción por la que le fue concedida la Laureada, marchó a hospitalizarse en Madrid el 30 de enero de 1933, muriendo en mayo. Warleta, una vez más, desempeñó accidentalmente la jefatura de la Escuela de Tiro y Bombardeo.

El Servicio de Fotografía Aérea para el Avance Catastral

A fin de crear un servicio de fotografía aérea estatal y dejar de contratar este trabajo a compañías privadas, se creó una Comisión Interministerial de la que formaban parte cuatro directores generales (Contencioso, Catastro Rústico, Instituto Geográfico y Catastral y Aeronáutica Civil). Los dos primeros pertenecían al Ministerio de Hacienda, el tercero a la Presidencia del Gobierno y el cuarto al Ministerio de Comunicaciones. Además formaban parte de la Comisión ingenieros de varias especialidades.

Al director general de Aeronáutica Civil, Arturo Álvarez-Buylla Godino, artillero y aviador, correspondía la delicada selección de un jefe para el servicio. Mariano Barberán, a bordo ya del *Cuatro Vientos* para su magnífico vuelo directo de Sevilla a Cuba (junio de 1933), recomendó a Buylla que convenciera a Warleta. Éste, que estaba contento en Los Alcázares, se resistió al principio, pero al fin accedió.

Con su proverbial energía y originalidad de pensamiento para resolver situaciones del más variado tipo, Warleta, que no movió a su familia de Los Alcázares, trabajó mucho, lo organizó todo y, cuando el Servicio hizo las hectáreas previstas para los primeros meses por un valor de 28 céntimos/hectárea contra los 90 céntimos que pedía la empresa de Ruiz de Alda, pidió volver a Los Alcázares. Conste que el precio obtenido era con amortización de avionetas, motores, material fotográfico, etc, como en una empresa privada.

Para cumplir su cometido, Warleta había requerido y obtenido de Buylla las mayores facilidades. Se llevó como secretario a Telesforo Espimel. Adquirió cuatro avionetas de Havilland Fox Moth, viajando él brevemente a Inglaterra (cuatro días en Londres, en agosto-septiembre) para sus pruebas de aceptación en Hatfield. Fijó sueldos y primas por hectárea correctamente hecha para los tres pilotos y tres fotógrafos. Igualmente fijó las primas de incentivo para los tres mecáni-

Warleta sobre velero
tipo Falke.



cos (procedentes de Albacete). Para establecer este sistema de incentivos, que no era usual en el Estado, tuvo que vencer seria resistencia por parte de los miembros de la Comisión Interministerial, a los que dijo que esa era la única forma de lograr un trabajo eficaz por parte de un personal disperso por toda España, y que si no se admitía eso él dimitiría, porque el fracaso sería seguro. El director general de lo Contencioso acabó aprobando la idea y le dio forma legal.

Warleta cesó a petición propia el 7 de diciembre como jefe del Servicio de Fotografía Aérea para el Avance Catastral, siendo sustituido por José Pazó Montes. El trabajo creativo de aquellos cinco meses le había satisfecho mucho, pero no le atraía la presumible rutina de funcionamiento de un servicio ya organizado.

Despedida de Los Alcázares

Sólo unos cinco meses le quedaban a Warleta en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares a la que se reincorporaba alegremente. En efecto, en mayo fue nombrado director general de Aeronáutica Civil.

DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL (1934)

El nombramiento

La Dirección General de Aeronáutica Civil la fundó la República en su primer bienio y la asignó al Ministerio de Comunicaciones, que tenía otras dos (la de Correos y la de Telégrafos). El primer director general de Aeronáutica Civil fue Luis Riaño, piloto militar antiguo del Arma de Caballería, que estuvo poco tiempo en el cargo. Fue sucedido por Arturo Álvarez-Buylla, artillero y aviador de reconocido prestigio moral y profesional.

En la primavera de 1934, Álvarez-Buylla venía insistiendo en dimitir, porque era el único director general nombrado por Azaña que seguía en su puesto. El ministro de Comunicaciones, Cid (del partido católico Agrario) no quería dejarle marchar, pero al fin tuvo que acceder. Como posible sucesor en la Dirección General, alguien citó el nombre de Warleta y Cid pidió su opinión a Álvarez-Buylla. La opinión fue muy favorable, de manera que Cid, un domingo muy temprano, preguntó por telegrama a Warleta si podría acudir a una entrevista con él en un ho-

tel de Alicante a las 12 de aquel mismo día. Warleta acudió y el ministro le preguntó si aceptaba el cargo de director general. A Warleta le cogió por sorpresa y contestó que tenía que pensarlo, porque él estaba contento en su vida profesional y nunca había querido entrar en la vida política. Cid le dijo que para él la Dirección General de Aeronáutica Civil era técnica y no tendría que meterse en política alguna.

De vuelta a Los Alcázares, pidió su opinión a los dos compañeros más amigos, Emilio Entero y Manolo Negrón, que tras discutir pros y contras vinieron a decirle: “Te ha tocado ese toro y, si rehusas, no podrás criticar nunca lo que otro haga con él”.

Warleta contestó a Cid que aceptaba y por Decreto de 24 de mayo fue nombrado director general técnico de Aeronáutica Civil. A título de curiosidad: el sueldo sería de 18.000 pesetas anuales, mucho menor que el de Albacete

Un cargo de sólo cuarenta días

Warleta tomó posesión del despacho de director general de Aeronáutica Civil en la calle de la Magdalena el 29 de mayo. La sede era el antiguo palacio de los Patiño (Marqueses de Castellar). Pronto se dio cuenta de que el único problema pendiente que le había dejado Buylla era el “caso Zeppelin”. Por entonces, el famoso dirigible alemán *Graf Zeppelin* hacía viajes a América del Sur. El director de la empresa, Dr. Eckener, se llevaba muy bien con don Emilio Herrera (ahora director de la Escuela Superior Aerotécnica) y había logrado de Buylla que se instalara en los terrenos del futuro aeropuerto de Sevilla, San Pablo, un poste de amarre, pero después quería un hangar. El costo era muy grande para el reducido presupuesto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y Buylla daba largas al asunto. Tras escuchar las razones de Herrera y del ingeniero de Caminos Peña Boeuf, autor de un proyecto de hangar tipo teja de hormigón (los alemanes lo querían de hierro) y enterado de que la casa Zeppelin no se comprometía a hacer escala en Sevilla, sino que sólo usarían el hangar cuando la meteorología les obligase a esperar para meterse en Europa, Warleta decidió cortar por lo sano y remató el expediente para aprobación del ministro. En sus *Recuerdos*, Warleta dice: “Cid leía siempre lo que yo le proponía de dos en dos renglones y se paraba justo en el punto crítico”. El ministro le preguntó si es que no creía en los dirigibles. La respuesta fue clara: “No: el Atlántico se pasará

con aviones de ruedas y muy pronto". Acto seguido, Cid firmó. Herrera no se enfadó y dijo a Warleta que entendía sus razones para limitar al poste de amarre el auxilio al *Graf Zeppelin*.

Una noticia agradabilísima fue que por entonces llegó de Inglaterra una avioneta de Havilland Leopard Moth adquirida para la Junta Central de Aeropuertos. Este triplaza en cabina cerrada asegurará a Warleta la posibilidad de seguir pilotando.

DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA (1934-1935)

Un cambio inesperado

La creación de la Dirección General de Aeronáutica es un curioso episodio y para su exposición aquí hemos recurrido a los *Recuerdos* de Ismael Warleta de forma casi literal.

En junio de 1934, el presidente del Gobierno, Samper, se topó con el problema de presentar a las Cortes el presupuesto que debería regir desde el primero de julio. Como no tenía nada preparado en firme, decidió llevar al Congreso uno estudiado en tiempos de Azaña. En este presupuesto, se situaban las tres Aviaciones, Militar, Naval y Civil, bajo una Dirección General de Aeronáutica directamente dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Las Cortes aprobaron rápidamente los presupuestos sin que el Gobierno se diera cuenta de que con ellos se efectuaba una revolución en la Aeronáutica. Warleta, que sí se percató, llamó a Cid para avisarle de que el 1º de julio su cargo desaparecería. Cid se sorprendió y, con impecable corrección le pidió perdón por haberle sacado de su destino para menos de dos meses, preguntándole qué podía hacer por él. Warleta le dijo que no se preocupara, que volvería a Aviación Militar sin problemas. Ahora bien, creía que se debía avisar a Samper de las consecuencias del presupuesto y de que debería nombrar para el primero de julio un director general de Aeronáutica que tendría bajo su administración los presupuestos de Aviación Militar, Aviación Naval, Aviación Civil y Servicio Meteorológico Nacional. Los correspondientes créditos deberían pasar de los Ministerios de la Guerra, de Marina y de Comunicaciones a la Presidencia del Gobierno, que añadiría a sus cometidos los de un "Ministerio del Aire".

Cid habló con el subsecretario de la Presidencia y éste le tranquilizó: "Todo estaba previsto". Warleta había dejado a la

familia en Los Alcázares para que pasara el verano y en Madrid estaba en casa de su hermano Ciro. Hacia el 29 o 30 de junio, estando en cama con un doloroso cólico nefrítico, recibió una llamada por el teléfono oficial para decirle que el ministro Cid deseaba que fuera inmediatamente a la Presidencia (en la Castellana). Al contestar que no podía ir por su enfermedad, el propio ministro se puso al teléfono y le dijo: "¡Enhorabuena, Warleta! Le han nombrado a usted director general de Aeronáutica y el Decreto ha salido ya para la firma del presidente de la República". La reacción del estupefacto Warleta fue: "¿Pero sin preguntarme siquiera si yo quería?" Cid le dijo que era cosa hecha. Durante el Consejo de Ministros le había dicho al presidente del Gobierno que según el subsecretario "todo estaba previsto", pero Samper aseguró que él no sabía que la Aeronáutica pasaba a la Pre-

sidencia, ni tampoco conocía a nadie para el cargo de director general, preguntando a Cid si estaba contento con Warleta. Cid dijo que se trataba de una cosa mucho mayor que la dirección general de Aeronáutica Civil, interviniendo también las Aviaciones Militar y Naval. Samper preguntó entonces al ministro de la Guerra, don Diego Hidalgo si conocía a Warleta. Hidalgo contestó que sabía que éste había inventado un visor de bombardeo que le pedían unos portugueses, y que creía que era un buen aviador; pero nada más. Tras esto, el Consejo de Ministros aprobó el Decreto de nombramiento. Dicho lo anterior, Cid repitió su enhorabuena y des-



eó a Warleta un pronto restablecimiento.

Muchos años después, Warleta escribiría: "Puedo decir que a este "destino" fui forzado y así lo tomé y pretendí hacer lo mejor por la Aviación, sin preocuparme de mi persona". Estando todavía en cama, Warleta fue visitado por el comandante Angel Pastor Velasco, jefe de Aviación que dependía directamente hasta entonces del ministro de la Guerra y que no ocultaba su sorpresa por el nombramiento. Warleta le explicó lo ocurrido y Pastor le dijo: "Muy bien; estoy a tus órdenes, trabajaremos por la Aviación. Hay mucho que hacer".

Primeros pasos en la Dirección General de Aeronáutica

El decreto nombrando a Warleta director general de Aeronáutica llevaba fecha de 3 de julio, y el día siguiente fue la toma de posesión. La sede de la Dirección General de Aeronáutica sería la misma que antes lo había sido de la Di-

rección General de Aeronáutica Civil, en la calle de la Magdalena.

Para empezar a funcionar, era preciso un Decreto de constitución de la Dirección General de Aeronáutica, ordenando las transferencias de créditos de Guerra, Marina y Comunicaciones. Para ello, Warleta trabajó en la calle de la Magdalena, ayudado por Pastor y Alejandro Arias Salgado. Éste había sido secretario de la Dirección General de Aeronáutica Civil y seguiría siéndolo en la nueva Dirección general de Aeronáutica. Cuando Warleta se presentó a don Ricardo Samper en la Presidencia del Consejo de Ministros, el presidente puso reparos al preámbulo justificativo escrito en tiempos de Azaña. Warleta redactó en un pasillo otro preámbulo muy corto que, copiado a máquina, fue aceptado por el presidente, que firmó el Decreto. Este Decreto, que llevó fecha de 19 de julio de 1934, constituía también el Consejo Superior de Aeronáutica, órgano puramente consultivo.

Inmediatamente, Warleta se puso a trabajar, desarrollando las dos políticas fundamentales, la de personal y la de material. Sobre ambas tenía, de antes, ideas firmes que ahora creía poder llevar a decisiones prácticas.

Lo primero que hizo fue poner a la firma de Samper una disposición reingresando en Aviación Militar a los jefes y oficiales, tanto de derechas como de izquierdas, que los ministros anteriores habían pasado a la situación B por motivos políticos. Samper no se opuso al reingreso de los de derechas, pero puso objeciones por los de izquierdas. Warleta le explicó que él no era partidario de hacer política entre militares, que debían actuar apolíticamente para beneficio de la disciplina. Lo que haría sería aplicar el Código de Justicia Militar a cualquier infractor. Si no se adoptaba esta medida, desearía dejar el cargo. Samper pareció convencerse y firmó todo, incluso los decretos de mando de unidades de los reingresados. Entre éstos estaban Eduardo González Gallarza, Luis Moreno Abella, Ramón Franco y Luis Romero Basart.

El problema del material para Aviación Militar era urgente y difícil por sus implicaciones económicas. Warleta quería sustituir los Breguet 19 y Nieuport 52 por un bombardero polimotor y un caza lo más avanzado posible, prescindiendo de los aviones de reconocimiento, cuyas misiones serían realizadas por bombarderos o cazas con equipo fotográfico, dependiendo del radio de acción requerido en cada caso. Pero mientras tanto, Warleta tenía que resolver otros problemas menores de material.

Antes de la creación de la Dirección General de Aeronáutica, el comandante Pastor, como jefe de Aviación directamente dependiente del ministro de la Guerra, había hecho un concurso para construir 12 trimotores Fokker F.VIIb-3m para uso en el Sahara. Loring ganó el concurso por precio. Además, Pastor impulsó un concurso para dotar a Aviación Militar de una avioneta estándar de escuela elemental cuyo pliego de condiciones se había publicado en abril de 1934. Para este concurso, Arturo González Gil, director técnico de Loring (nombre cambiado este año a AISA) realizó un prototipo por su cuenta. Los que lo volaron (incluyendo a Warleta) quedaron muy bien impresionados, considerándolo muy avanzado respecto de sus competidores.

El ministro Hidalgo, probablemente influido por elementos industriales que competían con AISA por los poco abundantes contratos militares, no aprobó el fallo a favor de la modesta fábrica de Carabanchel y retuvo el expediente. Enterado Warleta de que el ministro retenía un expediente de Aviación, lo pidió a Hidalgo y éste se lo mandó. Warleta creía que los doce Fokker ya no eran necesarios, pero quería evitar a toda costa el cierre de AISA, máxime cuando todo indicaba que esta empresa debería fabricar las 100 avionetas gana-

das del concurso. La solución fue un tanto salomónica: el contrato sería sólo de tres trimotores, lo que permitiría a AISA salvar el bache sin cerrar la fábrica ni despedir obreros. Warleta llevó su resolución a la firma de Samper. Éste había convocado en su despacho, por sugerencia de Warleta, al ministro Hidalgo. Tras cierta discusión sobre las ideas políticas de González Gil y la de que AISA no era más que una carpintería, Samper firmó el expediente.

La Revolución de Asturias

En las Cortes del primero de octubre, la CEDA retiró su apoyo a Samper y el día 4 Lerroux formó gobierno incluyendo tres ministros de la CEDA. Esto desencadenó la Revolución de Asturias el día 5 y la declaración de la independencia de Cataluña por Companys el día 6. Aunque lo de Cataluña se sofocó pronto, los mineros de Asturias se apoderaron de Oviedo y costaría mucho reducirlos. El ministro de la Guerra, don Diego Hidalgo, declarado el estado de guerra, requirió el apoyo del general Francisco Franco, al que instaló como asesor en su mismo pabellón del Ministerio. Hidalgo y Fran-



Avión Avro 504K remotorizado con un motor de Havilland Gipsy, a principios de 1932 en los talleres de la CEA en Albacete bajo la dirección de Ismael Warleta. Fue probado en vuelo primero por él y luego por otros varios pilotos, con resultado satisfactorio.



En su despacho de la Dirección General de Aeronáutica, calle de la Magdalena, antiguo palacio de los Marqueses de Castelar, 1935.

co llamaron a Warleta repetidas veces, aunque el director general de Aeronáutica no tenía mando durante el estado de guerra. En Aviación había bastantes oficiales de izquierdas, y la mayoría de los mecánicos y clases eran republicanos. Hidalgo y Franco desconfiaban de la actuación del Grupo 21 basado en León y del resto de la Escuadra N° 1, con cabecera en Getafe, si era enviada a combatir a los mineros.

Warleta llamó a su despacho al jefe de la Escuadra, teniente coronel Camacho, con sus jefes de grupo, de escuadrilla y de observadores y les dijo, más o menos (según sus *Recuerdos*):

“Nosotros estamos voluntarios y contentos en Aviación, donde nuestro trabajo y clase de vida nos gusta, y además nos pagan por ello, pero eso tiene una contrapartida: obedecer al Gobierno en lo que nos guste y *en lo que no nos guste*.”

A todos nos repugna combatir contra españoles, y más todavía, si cabe, si estamos inclinados (por dentro) a sus ideas políticas. Pero hay que hacerlo si nos lo manda el Gobierno, aunque sea con profunda tristeza. Si no lo hacemos, somos unos estafadores. Los militares no pueden ser políticos por fuera. Está prohibido por las leyes”.



Inmediatamente, Camacho tomó la palabra, con visible asentimiento de todos los presentes, y dijo: “Puedes contar con que obedeceremos”. Warleta informó de esto a Hidalgo y Franco. Los aviadores cumplieron. La disciplina triunfó y se liberó Asturias.

Durante la Revolución de Asturias, el comandante Pastor fue cesado como jefe de Aviación por motivos que no conocemos, siendo sustituido por el comandante Apolinar Sáenz de Buruaga. Por las firmas de los partes de Asturias que recibía el director general de Aeronáutica, parece que el cambio fue el día 11 de octubre. Pastor fue ascendido a teniente coronel con antigüedad del día 13, y, a propuesta de Warleta, pasó agregado a la Dirección General de Aeronáutica.

Habiéndose tratado de un conflicto entre españoles, a Warleta no le pareció oportuno que se concediera la Corbata de la Medalla Militar a la bandera de la Escuadra N° 1. Sin menosprecio por los hechos de ésta, recordaba con añoranza que la bandera de Aviación tenía desde 1923 una Corbata de la Medalla Militar ganada en Melilla en la reconquista de lo perdido en el Desastre de Annual. Para dar testimonio de su opinión, Warleta no asistió a la imposición de la Corbata en la Plaza de la Armería. Allí estaban las más altas autoridades de la República. Algunos debieron notar su ausencia, pero ninguno le dijo nada.

El proyecto de Ley de Bases de la Aeronáutica

Warleta puso toda su fe y su energía en un Proyecto de Ley de Bases Orgánicas de la Aeronáutica Nacional. En este proyecto se fundían en unas Fuerzas Aéreas únicas la Aviación Militar y la Naval. Además de las Fuerzas Aéreas, la Aeronáutica Nacional comprendía la Aviación Civil y los Servicios Generales (Infraestructura y Material). Por razones obvias, no se mencionaba, aunque era lo que había ya en otras naciones europeas, un Ministerio del Aire, sino que se decía que la Aeronáutica Nacional “pertenece al Departamento ministerial a que se designe”.

Este proyecto fue un empeño personal, reuniéndose Warleta por las tardes con Pastor y, en ocasiones, con Alejandro Gómez Spencer, jefe de la Oficina de Mando. Éstos pensaron en un decreto, pero Warleta, desde el principio, quería una Ley de Bases. Ello supondría un largo y difícil camino hasta llegar a su aprobación en las Cortes, pero daría una base legal y duradera para la independencia de la Aviación como hermana menor del Ejército y la Marina. Los únicos partidarios de las Fuerzas Aéreas únicas eran los aviadores militares. El resto del Ejército, y toda la Marina, incluidos los aviadores navales, se oponían. La lucha vendría en el Consejo Superior de Aeronáutica con los dos jefes de Estado Mayor del Ejército y la Marina, general Masquelet y almirante Salas. Sin embargo, Warleta encontró que la oposición de estos dos señores era desapasionada. En marzo de 1935, Gil Robles fue nombrado ministro de la Guerra y puso al general Franco de jefe del E.M. Central. En el Consejo Superior de Aeronáutica, Franco discutió con Warleta sobre todo sobre el tema de la selección del personal, en el Cuerpo General de Aviación. Tras la introducción de algunas modificaciones, Franco dio su visto bueno a Gil Robles, que dejó el camino libre a Lerroux y el Consejo de Ministros.

Muchos años después, Warleta escribiría: “Este proyecto me proporcionó ilusiones, bastante trabajo y cinco dimisiones presentadas. Al fin salió, pero con modificaciones impuestas por los generales, especialmente el general Franco, entonces jefe del E.M. Central. Estas modificaciones, hechas algo a la ligera, restan valor a la ley, según mi opinión”.

La historia de la quinta dimisión es curiosa. Cuando el aviador civil Juan Ignacio Pombo se disponía a atravesar el Atlán-



Fiesta de aviación en Barajas, 2 de junio de 1935. Sentados, de izquierda a derecha, Warleta (director general de Aeronáutica), Lerroux (jefe del Gobierno), Alcalá Zamora (presidente de la República) y Gil Robles (ministro de la Guerra).

tico Sur en una avioneta, envió el proyecto a la Dirección General de Aeronáutica para su aprobación y obtención de una subvención. El informe técnico que Warleta presentó a Lerroux era negativo y el presidente del Gobierno firmó la denegación de subvención. Pombo, piloto con muy poca experiencia pero un gran arrojo, llegó a Natal (Brasil) el 21 de mayo. Cuando se supo que Lerroux, de todas maneras, había subvencionado el vuelo con fondos de la Presidencia, Warleta montó en cólera y escribió una carta a don Alejandro presentando por quinta vez, y ésta de modo irrevocable, su dimisión. El subsecretario Moreno Calvo le dijo que la carta era un caso inaudito y que Lerroux estaba muy enfadado. Parece que en estos días sonaron en la Presidencia del Gobierno nombres de posibles sucesores de Warleta. Éste esperaba una respuesta a su carta, la que fuera, y llevaba al subsecretario sólo la firma urgente.

El día 2 de junio debía celebrarse en Barajas una gran fiesta de aviación organizada por la FAE (Federación Aeronáutica Española) a la que asistiría el presidente de la República. Warleta no podía excusarse y estuvo sentado al lado de Lerroux, que no decía nada. Alcalá Zamora sí le hacía preguntas durante el programa de vuelos. Allí, don Niceto pudo ver cómo un Douglas DC-2 comercial recientemente adquirido por LAPE aventajaba fácilmente en velocidad a un par de anticuados cazas Nieuport 52 del Arma de Aviación. Terminada la fiesta, Lerroux invitó a Warleta a acompañarle en su coche y sin preámbulo le dijo: “Voy a llevar la Ley de Bases al próximo Consejo de Ministros”. De la dimisión no dijo nada. Efectivamente, en el Consejo de Ministros se aprobó el proyecto y don Niceto decretó el día 23 de julio su presentación a las Cortes. Desgraciadamente, el mismo día de su lectura, el Parlamento se cerró por vacaciones de verano.



En su viaje a Sevilla con Lerroux a bordo de un Douglas DC-2, Warleta aprovechó la ocasión para pasarle la firma. Esta foto apareció en la portada de Ahora y en el Boletín de la casa Fokker, (representantes de Douglas en Europa).

Material de vuelo

Las ideas de Warleta en cuanto a material para Aviación Militar eran claras. Considerando las posibilidades económicas de España y el creciente precio del material, no parecía posible entonces, ni en un futuro previsible, mantener en estado de eficacia más que una modesta flota de aviación ofensiva (bombarderos) y defensiva (cazas). De bombarderos no teníamos nada y nuestra caza era anticuada. Las unidades de reconocimiento y bombardeo ligero (Breguet 19) y de hidros se irían suprimiendo. Los reconocimientos lejanos los harían los bombarderos y los cercanos los cazas. A Spencer le pareció algo revolucionaria la idea, pero no se opuso. A Pastor le pareció bien.

La elección del bombardero recayó en el bimotor americano Martín Bomber (B-10 en el U.S.Army) y la del caza en una versión especial del Hawker Fury británico. Éste era todavía un biplano, pero los primeros cazas de ala baja con tren retráctil estaban todavía en estado prototipo y no eran obtenibles. Los motores respectivamente usados por los tipos elegidos serían el Wright Cyclone y el Hispano-Suiza 12 Xbr. Tanto la fabricación de los aviones como la de sus motores sería nacional, comprándose los primeros ejemplares de los aviones a las casas Glenn Martín y Hawker como modelos para las series. Éstas serían fabricadas por CASA (bombarderos) y La Hispano-Suiza (cazas). Los motores los harían Elizalde y La Hispano-Suiza.

A los franceses y los alemanes no les gustó la orientación hacia América e Inglaterra. Hubo presiones y ofertas y Warleta explicó a Lerroux su punto de vista. En caso de guerra nos veríamos cortados de Alemania, mientras que el dominio del mar que tenían los americanos y los ingleses garantizaba la recepción de la asistencia técnica y material que necesitaríamos. A Lerroux le gustó especialmente la relación con USA.

Antes de que Warleta cesara en la Dirección General de Aeronáutica, los programas Martín Bomber y Fury estaban en marcha, si bien la Guerra Civil los cortaría de golpe.

Otras actividades varias. Vida familiar

Las actividades de Warleta en relación con la Aeronáutica Civil, cuya jefatura llevaba él personalmente en la Dirección General de Aeronáutica, fueron en su mayor parte representativas (vuelos de nuevas líneas aéreas, inauguración de una reunión de la IATA en Madrid, etc.). Fue un entusiasta del Douglas DC-2, el avión comercial más avanzado de entonces, elegido para modernizar el material de LAPE por Buylla, Gómez Lucía y Gudín.

Viajó incansablemente, muchas veces acompañando a Lerroux, a quien animaba a visitar aeródromos y conocer mejor todo lo aeronáutico. El 18 de diciembre de 1934, invitado por la casa Zeppelin, Lerroux hizo en Sevilla un vuelo en el *Graf Zeppelin*. Warleta fue invitado por el capitán Lehmann a llevar un rato un volante de mando de la enorme aeronave.

El 8 de junio de 1935, Lerroux y Warleta volaron a Sevilla en un DC-2 de LAPE para la entrega de la Escuadra N° 2 de una bandera ofrecida por el Aero Club de Andalucía. Durante el vuelo, Warleta presentó a Lerroux bastantes documentos para su firma. La prensa publicó fotos de este despacho a 2.000 m de altitud.

Por supuesto que, siendo el pilotaje su pasión central, no perdía ocasión para tomar los mandos de la Leopard Moth en vuelos locales en Barajas o viajes. También voló en diversos aviones extranjeros traídos por sus constructores en busca de posibles ventas, como el Airspeed Envoy y el Vought Corsair.

En su vida diaria, Warleta siguió siendo tan sencillo como siempre. Alquiló un piso en la calle de Fernández de la Hoz. El único lujo visible era el Hispano-Suiza oficial. El 1 de agosto de 1935 nació el quinto vástago del matrimonio, una niña que recibió el nombre de Milagro.

Terminación de un cometido difícil

Después de las vacaciones de verano, Gil Robles logró que la Dirección General de Aeronáutica pasara de la Presidencia al Ministerio de la Guerra (Decreto de 2 de octubre de 1935). Warleta se despidió de Lerroux, que lamentaba el caso. Era un jefe de Gobierno que necesitaba el apoyo de la minoría más numerosa, que era la CEDA de Gil Robles. Cuando fue al Ministerio de la Guerra a presentarse al ministro y presentar su dimisión, Gil Robles se la aceptó, pero "apeló a su patriotismo" y le pidió que siguiera en su puesto hasta que él se enterase bien, por Warleta, de lo que como ministro de la Guerra le interesaba de la Aeronáutica.

El último mes que Warleta pasó en la calle de la Magdalena, no fue muy grato. Entre Gil Robles y él no existía un fácil entendimiento. Tras un caso especialmente desagradable, el ministro le aceptó definitivamente la dimisión. Por Decreto de 1 de noviembre de 1935 cesó como director general de Aeronáutica. El cese efectivo fue el día 4. Para sucederle, Gil Robles había nombrado al general Goded, que no era aviador ni al parecer, según dijo a Warleta, sentía demasiada simpatía por la Aviación. La entrega en la calle de la Magdalena fue breve. Cuando se marchó Goded y Warleta bajaba por última vez por la escalera ancha del Palacio de los Patiño, el personal le dedicó un fuerte y afectuoso aplauso. No pudo evitar emocionarse.

Posiblemente fue al día siguiente cuando su familia pudo ver a Warleta canturreando alegremente mientras se afeitaba. Al hijo mayor, que esto escribe, le dijo su madre que esta felicidad era porque había dejado de ser director general. Cosas de las personas mayores.

LOS OCHO MESES Y MEDIO HASTA LA GUERRA CIVIL (1935-1936)

En vísperas de la tormenta

De este período tengo ciertas lagunas de información (principalmente de fechas). En todo caso, lo esencial está bastante claro. Por una parte, Warleta fue destinado a Granada como jefe del Grupo de caza Nº 12. Por otra, hizo el curso de capitanes para ascenso a comandante. En tercer lugar, fue destinado a la Oficina de Mando. Su familia permaneció en Madrid todo el tiempo.

El Curso de Capitanes

Los aviadores hacían los cursos de capacitación para el ascenso en el cuerpo o arma a que pertenecían. Por lo tanto, Warleta se puso (por última vez en su vida) el uniforme caqui de artillero. Según sus *Recuerdos*, el curso duró al menos desde diciembre hasta mediados de febrero. No obstante, dado que esto lo escribió a edad avanzada, y en general sin docu-

diados de enero en el Campamento de Carabanchel, con más conferencias y ejercicios tácticos y de tiro, ahora de Artillería de Campaña. Warleta no estaba al corriente de los actuales reglamentos y técnicas modernas, porque desde 1921 había dejado las baterías. Un compañero muy competente le brindó un eficaz apoyo en estos temas. También era necesario montar a caballo y el teniente coronel jefe de estudios de la Escuela Central de Tiro le preguntó el día anterior a su actuación si podría montar después de tantos años en Aviación. Precisamente, pensó Warleta, eso era lo único que podía hacer bien. En este curso, cada uno de los veinte alumnos tenía que pronunciar una conferencia, y el tema de la de Warleta fue la teoría del general italiano Douhet, entonces muy discutida, sobre el poder supuestamente decisivo de la aviación de bombardeo para paralizar al enemigo.

Un recuerdo particularmente descriptivo del ambiente de aquellos días y de la forma de ser independiente de Warleta es el que reproducimos a continuación:

“En el ómnibus que nos llevaba a Campamento se producían discusiones. De los veinte, había



Siendo ya director general de Aeronáutica, Warleta se reunió con sus antiguos colaboradores del Servicio de Fotografía Aérea para el Avance Catastral a fines de 1934 para una comida fraternal. En la foto, delante de tres de las de Handland Fox Moth del Servicio, Warleta aparece flanqueado por Telesforo Espinel (que había sido su secretario) y José Pazó (su sucesor en la jefatura), así como de todo el personal de pilotos, fotógrafos y mecánicos.

mentos de apoyo, cabe admitir algún fallo de memoria. En diciembre, nos dice, tuvo que ir a Cartagena para conferencias y prácticas de Artillería de Costa y después de las vacaciones de Navidad, que pasó en casa en Madrid, continuó el curso a me-

unos pocos exaltados de izquierda y otros pocos exaltados de derecha, la mayoría escuchaba lo que leían de los periódicos correspondientes. Yo me sentaba detrás y no leía periódicos, leía *La República* de Platón mentalmente; pero más de una vez leía un trozo en voz alta y me preguntaron: “¿En qué periódico dice eso?” Yo respondí: “Eso es de 300 años antes de Jesucristo”...y al parecer la gente lo meditaba y se acababa la discusión, de momento”.

En una copa de despedida ofrecida a los participantes de curso en el Grupo de Información de Artillería, el comandante jefe del Grupo brindó “por que el día decisivo estemos todos

juntos". Nadie dijo luego nada, pero Warleta pensó que para conseguirlo no había más que un camino: que nadie se subleva.

El ascenso a comandante de Warleta se produjo con antigüedad de 25 de enero de 1936.

Jefe del Grupo de Caza Nº 12 en Granada

Por Orden Ministerial de 26 de diciembre de 1935, el capitán Warleta fue destinado a la Escuadra Nº 2. (Granada). Esta Escuadra tenía en Sevilla su Plana Mayor y el Grupo Nº 22 de Breguet 19. En Granada, el recientemente formado Grupo Nº 12 de caza (aviones Nieuport 52). El jefe de la Escuadra, nombrado por aquellos días, era el teniente coronel Ruedas Ledesma.

En Granada, a Warleta le entregó el mando Joaquín Pérez Martínez de la Victoria, que mandaba una de las dos escuadrillas del Grupo. El otro jefe de escuadrilla era José Méndez Iriarte, apodado "Abd el Krim" por ser muy moreno. Curiosamente, ambos eran, como Warleta, capitanes de Artillería, aunque mucho más modernos que éste.

Las escuadrillas estaban completas de aviones (9 por escuadrilla y 3 de la patrulla del jefe de grupo), pero faltaban pilotos y algunos destinados

tarde, Guerrero voló también de punto. Bermúdez de Castro, con gran habilidad, solía tocar con la punta del ala de su avión la punta del ala del avión de Warleta. Cuando Guerrero intentaba hacerlo él, su aproximación rozaba la peligrosidad y el jefe tuvo que "chaquetear" a veces. No obstante, el joven piloto mejoraba por su gran constancia.

Adiós a Granada

En el primer semestre de 1936 hubo muchos cambios en los cargos aeronáuticos. En enero, Goded fue sustituido en la Dirección General por el general Núñez de Prado. Tras las elecciones de febrero, con la victoria del Frente Popular, Azaña formó gobierno, pero mantuvo a Núñez de Prado. A fin de marzo, cesó el último jefe de Aviación y no se nombró sucesor. Núñez de Prado asumió la Jefatura de Aviación. Por entonces, el teniente coronel Pastor fue nombrado Secretario Técnico de la Dirección General de Aeronáutica, y más adelante, jefe de la Oficina de Mando. En esta posición, ofreció a Warleta el destino de jefe del Primer Negociado de la O.M. Parece que ya se esperaba la supresión del Grupo Nº 12, y Warleta deseaba volver a Madrid, de donde, como ya dijimos, no había movido a su familia.



forzosos no habían volado cazas nunca. Entre los mejores pilotos, Warleta recordaría a Méndez Iriarte, al teniente Bermúdez de Castro y al sargento Aguirre. Camino de ser bueno por su enorme afición, otro teniente, Guerrero. A los tres oficiales los conocía de Albacete y el sargento Aguirre había sido mecánico en Los Alcázares.

Comenzó el programa de instrucción con el tiro fotográfico y algunos ejercicios de combate por parejas. Al final de la hora de vuelo de las escuadrillas aisladas, Warleta solía salir en patrulla de tres con Méndez Iriarte y Bermúdez de Castro. Más

EN LA OFICINA DE MANDO (1936)

Un panorama "un poco molesto"

Esta es la expresión que Warleta utiliza en sus *Recuerdos* para describir lo que encontró al incorporarse en el Ministerio de la Guerra a la Oficina de Mando de Aviación. Como hemos dicho, el jefe de Aviación, desde marzo, era el mismo Di-

rector General de Aeronáutica, Núñez de Prado. La Oficina de Mando era como el estado mayor de Aviación y sus cinco negociados eran más o menos equivalentes a las secciones habituales de un estado mayor. Aparte de Pastor y algunos compañeros, con los que Warleta se entendía normalmente, entre los oficiales destinados en la Oficina de Mando y otros que por allí aparecían a menudo era notable la proporción de masones o presuntos masones.

Esto llevó a Warleta a pedir a Pastor que lo destinara para el próximo curso en la Escuela de Guerra Naval. Mientras la Escuela de Guerra del Ejército suponía tres años separado de Aviación, la Naval no implicaba más que uno, parte del cual embarcado en la Escuadra, lo cual le atraía bastante. Aunque Pastor le prometió el puesto, Warleta no pudo incorporarse en septiembre, por el comienzo de la Guerra Civil.

LOS AÑOS DE LA GUERRA CIVIL (1936–1939)

Comienza la Guerra Civil

El viernes 17 de julio de 1936, Ismael Warleta estaba de comandante de servicio en la Oficina de Mando. Por la tarde se encontraba solo en la oficina del jefe, donde estaban los teléfonos, cuando entraron precipitadamente el general Núñez de Prado, el teniente coronel Pastor y una media docena de jefes y oficiales. Todos o casi todos estos jefes y oficiales figuraban entre los que Warleta consideraba masones seguros o probables. Discutían sobre la noticia que había llegado de la sublevación de Melilla y parecía que se mantenía la comunicación por radio con el aeródromo de Tetuán, mandado por el comandante Ricardo de la Puente Bahamonde. Existía el plan de enviar a Núñez de Prado a Tetuán en un trimotor de LAPE para que intentara evitar la sublevación, basándose en su prestigio en fuerzas indígenas, pero antes de salir el general del Ministerio para Barajas, llamaron del aeropuerto para avisar de que se había cortado la comunicación con Tetuán. Se cambió el plan. Ahora, Núñez de Prado debería volar a Zaragoza, porque estaba en duda la actitud del general de la División, Miguel Cabanellas. Núñez de Prado se acercó a Warleta y le dijo: “Se ve que están decididos a mandarme a un sitio donde me maten”. Así fue. El día 18, el general Núñez de Prado, fue hecho prisionero en Zaragoza y más adelante ejecutado.

Según los *Recuerdos* de Warleta, la noche del 17 la pasaron durmiendo en unas camas que pusieron en una oficina y el 18 aparecieron por la mañana los jefes y oficiales destinados en la Oficina de Mando. En seguida se estableció entre los oficiales masones un turno en el teléfono y se cortaron los demás teléfonos, con lo que los jefes y oficiales no masones quedaron incomunicados.

Más adelante, Warleta conocería la existencia de una lista de personal (probablemente hecha y mantenida por el Gabinete de Información y Control del Ministerio) en la que todos los jefes y oficiales estaban clasificados como R (republicano), F (fascista) o I (indiferente). Él figuraba entre los “indiferentes”.

La decisión

Warleta escribiría: “Yo no había hecho caso a alguna que otra insinuación de compañeros de lo que fue el bando azul, porque estaba convencido de que una sublevación del Ejército acarrearía una guerra civil, no una cosa rápida”. Él creía que para equipararse a los mejores de Europa, los militares españoles tenían que dejar de sublevarse contra los gobiernos. Personalmente, no quiso sublevarse ni contra la Dictadura de Primo de Rivera, a pesar de considerarla ilegal, pues creía que era malo que el fin se utilizase para justificar los medios cuando éstos eran malos.



En enero de 1971, Ismael Warleta y Milagro Carrillo llegan a Buenos Aires. Ambos tenían 74 años. Avión Boeing 707 de LAN Chile.

Contra estos conceptos estaba su desacuerdo con la conducta del Gobierno del Frente Popular y con su falta de energía para conservar el orden público.

Su decisión fue permanecer fiel al Gobierno, y así se lo comunicó a Pastor. Luego, como siempre hacía, rezó: “Dios mío, que yo salga de tanto dolor y tanta sangre, como va a venir, pobre como una rata y que protejas a los míos... Y Dios me hizo caso”.

Pocos meses antes de morir, escribiría en sus recuerdos: “Estos días fueron de mucho pensar. Realmente yo nunca estuve, ni estoy, ni estaré seguro de que hice lo que debía hacer. El problema era muy complicado. De lo que si creo estar seguro es de que quise hacer lo que debía hacer”.

Viaje a París

Warleta fue llamado por Pastor el lunes 20 por la tarde para encomendarle una misión en París. Se trataba de organizar la venida a España de unos aviones comprados por el Gobierno. Enterado el comandante Aboal, del 2º Negociado (Información), logró que Pastor le dejara ir con Warleta, si bien éste sería el jefe de la misión (aunque Aboal era más antiguo).

Al despedirse en el Ministerio, Martín Lunas hizo una recomendación: “Warleta, no vuelvas sin aviones”. El que una misión como aquella se encomendase a él, que no gozaba de la total confianza, no siendo masón ni afecto a ningún partido político, tenía sorprendido a Warleta. Al final de la guerra se enteraría del motivo: Pastor y los masones querían salvarle de un “paseo”, incluso jugándose el tipo (sobre todo Pastor) si Warleta se pasaba al bando nacional.

Warleta y Aboal volaron a París el día siguiente en un avión pilotado por Xuclá. En la embajada de España, tanto el embajador Cárdenas como el agregado militar Barroso y el agregado aéreo de las Morenas estaban de parte de los nacionales (Ba-



roso incluso propuso a Warleta que se pasara por la frontera de Navarra). De Ginebra llegó Fernando de los Ríos, al parecer para sustituir a Cárdenas.

Las gestiones de de los Ríos, como las de Warleta, tropezaron con la negativa francesa de vender aviones bimotores Potez (que eran los que interesaban a España). Finalmente, cortada la ayuda directa a la República española por el acuerdo de no-intervención anglo-francés, Pastor autorizó el regreso de Warleta a Madrid, cosa que éste hizo en un DC-2 de LAPE (pilotoado por Coterillo) el domingo 26.

Según L'Intransigeant del lunes, este avión había llegado a París el sábado con 11 millones de francos oro (cosa posiblemente cierta) y varios pasajeros entre los que estaba Warleta (falso; Warleta estaba en París desde el día 21 y sólo usó este avión el domingo para volver a Madrid). Este error del periódico francés hizo que se relacionara el viaje a París de Warleta con el envío de oro a Francia.

Días de incertidumbre

Cuando llegó al Ministerio de la Guerra, tomó un coche y fue al de Marina para entregar al jefe del Gobierno, Giral, personalmente, un "abultado sobre" de parte de Fernando de los Ríos

De vuelta en la Oficina de Mando, tras casi una semana de ausencia, encontró "un ambiente aún más enrarecido entre masones actuantes. Ni siquiera a Pastor lo dejaban solo al teléfono (sin duda por no ser masón)". Los masones estaban apretados numéricamente, pues algunos tenían forzosamente que ausentarse para ir a alguna misión o descansar, por lo que les faltaba gente para el teléfono permanente. No les valían los no masones de la Oficina de Mando (como Warleta y los capitanes Alorda, Rodríguez Sbarbi, Andrés del Val y Vicente Barrón), que estaban como reclusos en la sala grande del 3er Negociado, sin nada que hacer, y en alguna ocasión tuvieron que poner

en ese puesto de confianza a un oficial masón que no tenía nada que ver con Aviación.

Una noche, hacia la una de la madrugada, Pastor se presentó con la cara demudada en la sala de los "indiferentes" y les dijo que tenían que irse inmediatamente a sus casas, que se les daría un papel diciendo que no eran necesarios sus servicios y que saldrían por la puerta trasera del Ministerio. Todos quedaron sorprendidos y Warleta se adelantó hacia Pastor y le dijo que eso era muy raro, por la hora y porque todos estaban en condiciones de utilidad para el servicio, y que si no era para que les dieran el paseo (posibilidad que Pastor negó), podría ser para facilitar que otros lo hicieran. Por ello, Warleta se negó a irse con ese papel, que era una mentira, y dijo que si querían quitarlo de en medio lo fusilaran por la cara en el patio. Todos los "indiferentes", casi al unísono se adhirieron a esta actitud. Pastor, que se veía obligado por alguien o algunos de arriba (parte central del Ministerio) dijo que subiría a tratar de convencerlos y cuando bajó les autorizó a quedarse hasta la mañana siguiente en que recibirían instrucciones.

Efectivamente, así fue. Barrón, Sbarbi y Alorda recibieron órdenes de incorporarse a distintas columnas del Ejército como enlaces en tierra y a del Val se le encomendó un trabajo de cartografía. A Warleta, al que Pastor llamó el último, le encargó la fabricación de bombas, pues las que había se estaban acabando y Francia no mandaba las que se encargaron.

Cometidos de armamento

Pastor preguntó a Warleta qué necesitaba para acometer la tarea, además de la colaboración del capitán Emilio Entero, artillero y aviador muy estimado por Warleta, que admiraba mucho la espoleta de la que Entero era inventor. Warleta pidió sólo un coche y lo que llamaba "un papel" (especie de pase o credencial que escribió él mismo y firmó Pastor).

Al ritmo en que se usaban, las bombas apenas durarían una semana. Su fabricación se hacía en el Norte y se cargaban con trilita de la Fábrica de Pólvoras de Granada (con los nacionales). El cuerpo de la bomba era de acero y en Madrid no había acerías. Warleta y Entero diseñaron un cuerpo de bomba de fundición acerada, con más grueso de pared que el de acero, para lograr un troceo aceptable al estallar. La Fundación Iglesias se encargaría de la producción. Se probó un lote experimental en un pozo que hicieron en Cuatro Vientos. Como el resultado fue bueno, comenzó la fundición en serie.

La espoleta Hispana se fabricó en Experiencias Industriales de Aranjuez y la Fábrica de Artillería de Toledo churreó la barra de latón para las piezas torneadas de la espoleta. Además, Toledo fabricó los cebos.

La actividad desarrollada por Warleta para lograr esta movilización de industrias en tan poco tiempo logró que antes de terminarse las bombas antiguas estuviera en producción una serie creciente de bombas cuyos componentes y el conjunto habían sido probados. Luego vino el paso siguiente: hacerlo todo en Madrid dejando de depender de Aranjuez y Toledo. Antes de caer Toledo ya se fabricaba en Madrid lo necesario. Se puso en producción en la Standard Eléctrica la espoleta Entero, mucho más segura y fácil de fabricar que la Hispana, a la que sustituyó, funcionando sin fallo durante el resto de la guerra. A su creador le entristecía que se hubiera estrenado en una guerra civil.

Fabricación y Experimentación de Armamento

Warleta ascendió a teniente coronel en el mes de noviembre de 1936, fecha en que se concedió un empleo a todo el personal militar, cualquiera que fuese el que tuvieran. Este mismo mes, el Gobierno pasó a Valencia, y Warleta trasladó a su familia a Murcia y poco más tarde a Jijona (Alicante), donde permanecería hasta el fin de la guerra.

Este ascenso sería el único, mientras que otros militares ascenderían dos y tres veces durante la guerra. No volvió a pilotar un avión ni realizó servicio de armas alguno.

La organización que había iniciado para fabricar bombas se fue ampliando. Él la llamó la FEA (Fabricación y Experimentación de Armamento) y en ella se proyectaron y fabricaron bombas de 25, 50, 100 y hasta 250 y 500 kg.

Otro trabajo que realizó Warleta fue el de los blindajes para los aviones rusos (Chatos, Moscas y Katiuskas). Los hizo en Sagunto, con plancha de acero allí producida. Los rusos le pidieron características y dimensiones y las mandaron a la URSS.

A causa de la dispersión de la industria de armamento, Warleta viajaba continuamente, viajes que se complicaron cuando los Nacionales llegaron al Mediterráneo (15 de abril de 1938), dividiendo en dos la zona del Gobierno de la República.

El 22 de noviembre de 1937 murió de difteria en Jijona la pequeña Milagrillo.

El fin de la guerra

Ismael Warleta, con gran serenidad y total deliberación, renunció al terminarse la guerra a las enormes posibilidades de evasión, y mucho más para el personal de Aviación, existentes en el período transcurrido entre el final de la resistencia y la llegada de las tropas Nacionales. Se encontraba en Jijona con los suyos y su hijo mayor, que esto escribe, lo vio pasar en su coche oficial hacia la carretera de Alicante. Iba a los aeródromos de la región murciana para organizar una entrega digna de los mismos, y realizar su propia entrega. Así lo hizo.



Ismael Warleta con el retrato al óleo que le hizo su hijo Juan. Este retrato se perdió en un incendio en casa de Milagro, ya viuda.

LOS ÚLTIMOS LARGOS AÑOS (1939–1976)

Privado de libertad

Mientras su mujer y sus hijos eran acogidos en Granada en casa de su suegro, el general Carrillo, Warleta inició el calvario de los derrotados, incluyendo una orden de fusilamiento en 48 horas, afortunadamente frustrada. De la región murciana fue llevado a Valencia. En Granada, Milagro dio a luz el 6 de septiembre una niña, María Rosario.

El consejo de guerra se celebró en Madrid el 24 de febrero de 1940 y fue condenado por el delito de rebelión militar (espantosa ironía) a treinta años de reclusión mayor. Para cumplir la pena fue enviado al Castillo de Santa Catalina, en Cádiz, donde vivían su madre y sus hermanas solteras. Aquel mismo año, fue a verle el general Carrillo, que había perdido dos hijos en acción de guerra (Pepe, aviador en África y Eugenio, artillero en el bando nacional en la Guerra Civil). El anciano le abrazó y le preguntó: “Pero hombre, ¿cómo te has entregado a la venganza?”. Él respondió: “Me he entregado a la justicia”, a lo que el general contestó a su vez: “No hay justicia, sólo hay venganza... Yo en tu caso no sé lo que hubiera hecho”.

Siempre positivo, pensando en cómo contribuir al sostenimiento de los suyos descargando en lo posible a los familiares (Warletas y Carrillos), estudió alemán. Él diría que aprendió a traducir alemán, pues habiéndolo hecho sin profesor nunca lo

habló. Tras un período en la Colonia Penitenciaria Militarizada de Dos Hermanas (Sevilla), salió en libertad vigilada en enero de 1944, colocándose como traductor de alemán en el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares en La Carraca (Cádiz) militarizado como contra maestre.

En Madrid una vez más

En 1945, el Consejo Ordenador (que ahora era o iba a ser pronto la Empresa Nacional Bazán) destinó a Warleta a la Oficina Técnica, en Madrid, Paseo de la Castellana, ahora ya como ingeniero. Algún tiempo después, Warleta alquiló un piso en el nº 33 de la Avenida Reina Victoria, en el que habitaría los últimos treinta años de su vida.

Para hacer frente a las carreras de sus hijos y demás gastos familiares, complementó su sueldo con traducciones. Tradujo, por supuesto, del alemán, pero también del inglés y del francés. Hasta creo que en alguna rara ocasión del italiano. Sus tres hijos y su hija se casaron y le dieron veinte nietos.

En 1971, ya jubilado él de la Bazán, el matrimonio voló a la Argentina donde pasó siete semanas con su hija María Rosario y los suyos. Entonces, Warleta montó por última vez a caballo.

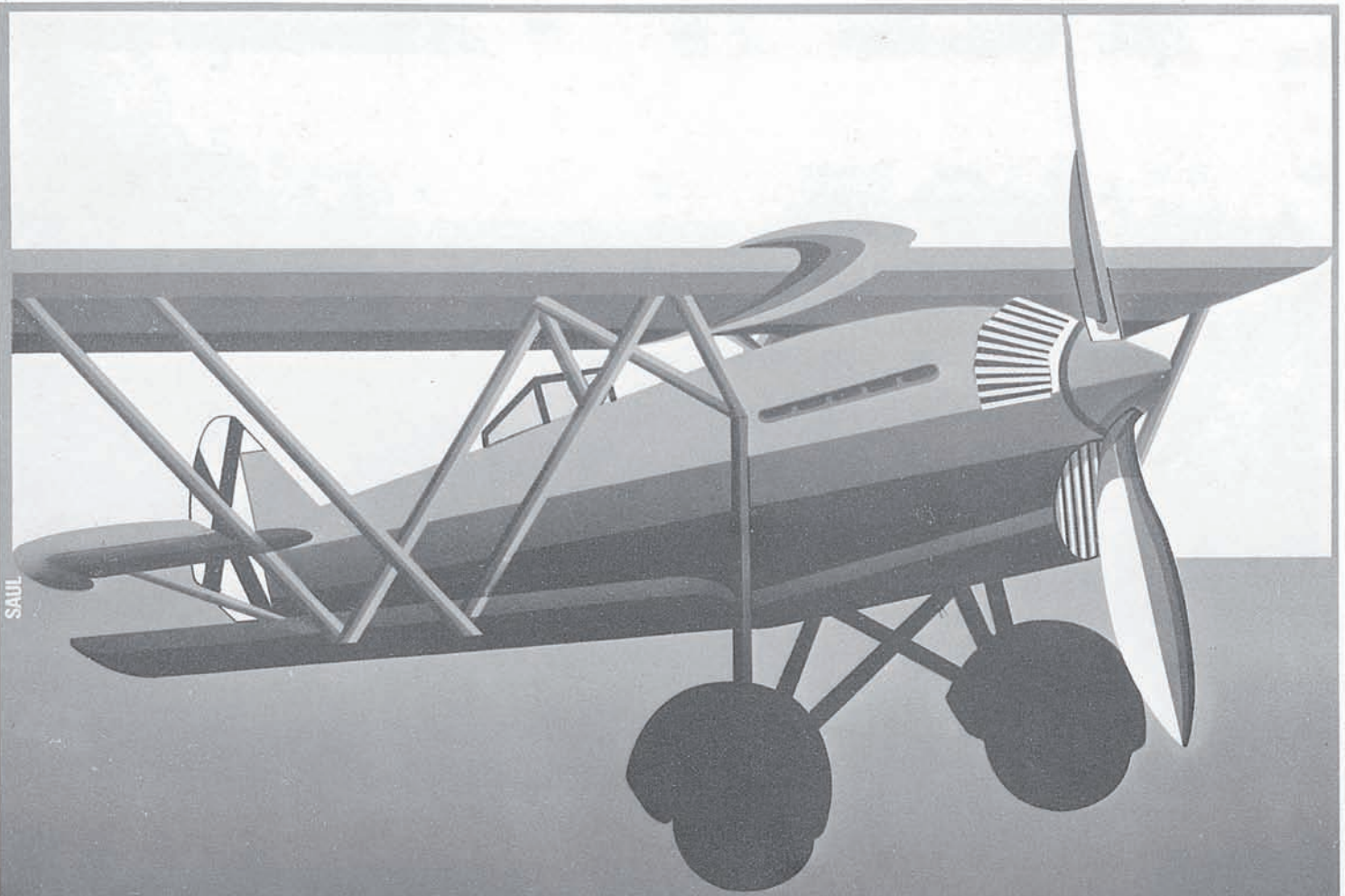
El 29 de julio de 1976, Ismael Warleta de la Quintana murió de un cáncer de bronquio en su casa de Reina Victoria. El 31 de diciembre de aquel año hubiera

cumplido los ochenta. El duelo lo presidieron, junto con sus familiares, Eduardo González Gallarza y Alejandro Gómez Spencer. Su esquela decía sencillamente: ARTILLERO Y AVIADOR.

NOTAS FINALES DEL AUTOR

Fuentes. Las fuentes que he usado son documentos de la familia Warleta, Hoja de Servicios de mi padre (desgraciadamente sólo hasta principios de 1928), cartas, recuerdos de conversaciones y escritos sueltos de él y, sobre todo a partir de 1933, los *Recuerdos* que escribió a instancias de sus hijos y nietos, y no llegó a completar. Sin hacer una lista rigurosa de referencias, he entrecorrido en mi texto las citas literales. También he utilizado la revista *Aérea* y primera época de la *Revista de Aeronáutica*.

A modo de colofón, deseo rendir un tributo a mi padre en nombre de mis hermanos y mío. Siendo él siempre un católico firme y con ideas muy claras, creemos poder destacar dos virtudes que trató de infundirnos a sus hijos: el amor a la verdad y la ausencia de odio. En relación con la primera fue explícito en nuestra niñez: “Decir una mentira es de cobardes”. Al final de la guerra, un grupo de personas que había estado a sus órdenes se le presentó para darle las gracias por no haberles engañado nunca: “Usted jamás nos dijo que íbamos a ganar la guerra”. En cuanto a la segunda virtud, la enseñanza fue tácita. A pesar de tener un sentido crítico muy penetrante, y expresar sus opiniones nítidamente, ni siquiera en los momentos más duros de su vida le oímos nada semejante a un deseo de mal para los que le hicieron daño. Y siempre celebró todo lo que le pareció bien hecho, viniera de quien viniera.



MUSEO DEL AIRE
CUATRO VIENTOS/MADRID

Los vuelos de REIN LORING a Filipinas

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL
General de Aviación

En 1932, hace ahora 75 años, Fernando Rein Loring emprendió el primero de sus dos viajes Madrid-Manila, que sería el segundo realizado por la aviación española en este trayecto.

Entre 1926 y 1931 la aviación militar española había realizado 7 grandes vuelos, el del Plus Ultra, de Palos a Buenos Aires, encabezado por Ramón Franco; el de Eduardo González Gallarza y Joaquín Loriga, de Madrid a Manila; el de la Patrulla Atlántida, de Melilla a Bata (Guinea española) y vuelta, dirigido por Rafael Llorente; los dos del Jesús del Gran Poder (Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias), de Tablada (Sevilla) a Irak y Brasil con continuación a la costa del Pacífico y finalización en Cuba; los dos llevados a cabo por Cipriano Rodríguez y Carlos Haya para conseguir tres marcas internacionales de distancia en circuito cerrado, y el vuelo directo Tablada-Bata, realizado por estos mismos aviadores.

El vuelo de Fernando Rein de 1932 fue muy diferente de los de los años 1926 a 1931, por ser realizado en solitario y con una avioneta civil.

Los doce años de paz transcurridos desde 1919 a 1931 y la relativa bonanza económica habían permitido el progreso de la aviación comercial y deportiva. En España, a pesar de su retraso industrial respecto a Europa, se fabricaban ya avionetas deportivas, si bien en exiguas series.

Uno de los fabricantes de estas avionetas era Jorge Loring, tío de Fernando Rein Loring y pionero aeronáutico, tanto en empresas del transporte como industriales y de enseñanza, que había montado una fábrica de aviones en Carabanchel Alto, junto al aeródromo militar de Cuatro Vientos, que posteriormente pasaría a llamarse Aeronáutica Industrial, S.A. (AISA) y finalmente sería absorbida por CASA.

Fernando Rein siguió los pasos aeronáuticos de su tío Jorge y con 22 años se hizo piloto. Se incorporó en Marruecos a las Fuerzas Aéreas de África, y allí fue herido el 17 de noviembre de 1924, en Mexerach. En la reorganización de dichas fuerzas del 1 de septiembre de 1925, Fer-

nando Rein quedó integrado en la Primera Escuadrilla de Segundo Grupo "Breguer-XIV", mandado por el comandante Luis Romero Basar, unidad en la que seguía destinado en Junio de 1926, con Julián Rubio de jefe de escuadrilla.

Siguió en las Fuerzas Aéreas de África hasta la finalización de la Guerra de Marruecos y en 1928 abandonó la aviación militar y pasó a la Compañía de Fotogrametría Aérea. En los ocho años que medían entre 1924 y 1932, Rein Loring ha-



Rein Loring.

bía acumulado 2.500 horas de vuelo y se consideraba capacitado para afrontar una gran hazaña.

En 1930 Jorge Loring había fabricado el prototipo de la avioneta Loring E-II, matriculado EC-AMM y proyectado por Eduardo Barrón, director de la factoría de Carabanchel Alto, para misiones de enseñanza y turismo, que voló por primera vez el 9 de octubre de 1930. Otras tres avionetas se fabricaron en 1931, siendo adquiridas las EC-QAQ y ES-AAS por el Aeroclub de Madrid y el capitán piloto Luis Rambrand, y quedando en poder de Fernando Rein Loring la EC-ASA.

La EC-AMM participó en la Primera Vuelta a España en octubre de 1931 y destacó entre las 26 concursantes por sus buenas actuaciones y por su notable robustez. A Fernando Rein le gustaron las características de la E-II y pensó que po-

día servirle para repetir el vuelo a Manila de Eduardo González Gallarza, si se le hacían algunas modificaciones. Éstas consistieron en añadirle dos grandes depósitos de gasolina en la parte central del ala (que aumentaban su capacidad de carga de combustible hasta los 300 litros y la proporcionaban un alcance máximo teórico sin reserva de 1.300 km), y en eliminar el parabrisas y el doble mando del puesto anterior, que fue tapado con una cubierta desmontable. Se retiraron asimismo todos los accesorios superfluos y se mejoró el tablero de instrumentos de la cabina del piloto, que quedó con dos brújulas magnéticas, un anemómetro, un altímetro, un cronómetro y un indicador de nivel longitudinal. El piloto portaba al alcance de la mano una cajita de madera en la que guardaba los mapas terrestres (de carretera) y las cartas marinas de la ruta.

Es sorprendente la escasa y confusa información que existe de esta avioneta, a pesar de su magnífico vuelo de más de 15.000 km, sin ninguna avería grave. En el libro "Aviones Militares Españoles" no la incluimos pues no cumplió funciones militares; en "Aviones Españoles desde 1910", de Jaime Velarde Sillio, se le dedica menos de media página, no se indican su envergadura y longitud, y se le asigna un peso total de 689 kg y una autonomía de 1.500 km, la misma citada en la Revista Aérea de 1932 (pág. 70) y reproducida por José Goma en Historia de la Aeronáutica Española, tomo II, pág. 737; y G. Howson en "Aircraft of the Spanish Civil War", quien expone estos mismos datos y llega a escribir en el renglón correspondiente a dimensiones la indicación de "Not available" (no disponibles).

José Antonio Delgado Vallina, ingeniero aeronáutico que fue director de AISA y conversó mucho con Rein Loring después de su retirada de Iberia y antes de su fallecimiento en 1978, da mejores datos en el libro "Grandes Vuelos de la Aviación Española", que reproducimos en el cuadro nº 1.

Los 910 kg de peso total de la EC-ASA superaban a los 689 kg de la versión nor-

mal en 221 kg. Más de la mitad de esta diferencia se debía a los 2 depósitos adicionales y a la mayor carga de combustible, y el resto a las previsiones para tan largo e incierto periplo. Entre ellos, una hélice y piezas esenciales de repuesto; botes de humo, cohetes de señales para casos de emergencia, un gran bidón de 9 litros de agua (otras fuentes dicen 14 litros) y algunos víveres, y 100 ejemplares de periódicos de Madrid.

La autonomía de 1.300 km, sin reserva, parece la correcta, y no la de 1.500 km que dicen las restantes fuentes pues como veremos luego, no se planeó ningún vuelo de más de 1.120 km. No cuadra sin embargo la afirmación de que pensaba consumir 2.000 litros de gasolina en todo el viaje, pues si con 300 litros podía recorrer 1.300 km, para el trayecto total de 15.615 km necesitaría unos 3.500 litros.

El sistema constructivo de la E-II era el clásico en dicha época, con estructura mixta de madera (en el ala) y tubo de acero soldado (en el fuselaje y los estabilizadores) y similar al usado en el Fokker C-4, construido en Loring años antes. La avioneta era biplaza en tándem, como sabemos, su ala era alta sobreelevada (parasol), con perfiles de gran espesor y construcción en voladizo. Cada pata del tren principal estaba sujeta por tres montantes y amortiguada por goma ("Sandows"), y las ruedas eran de radios (cubiertos por tapacubos) y de grandes dimensiones, para su uso en terrenos no preparados. El motor era en estrella, de

Cuadro n° 1

Características del avión Loring E-II, EC-ASA

Envergadura	12,5 m
Longitud	8,1 m
Altura	2,8 m
Peso en vacío	500 kg
Peso total	910 kg
Potencia	100 cv
Velocidad máxima	185 km/h
Velocidad de crucero	150 km/h
Autonomía	1.300 km

100 cv de potencia (Kinner K.5 en la EC-ASA y Elizalde A.6 en las otras, de 5 y 7 cilindros respectivamente).

El viaje anterior de Eduardo González Gallarza se había planeado para recorrer 18.000 km en 19 etapas, que se redujeron luego a 18, por eliminación de la escala en la isla de Formosa, lo que acortó el "raid", palabra muy usada entonces, en unos mil kilómetros.

Fernando Rein Loring redujo la distancia prevista en mil kilómetros adicionales, al evitar la circunvalación de la Indochina francesa y la escala de Saigón, y afrontar la etapa directa Bangkok-Hanoi, con sobrevuelo de la cordillera de Anam. Este recorrido, de 15.615 km, lo dividió en las 13 etapas y 9 subetapas que se indican en el cuadro n° 2.

Al no tener ayuda de ninguna clase, Fernando Rein programó su viaje utilizando como fines de etapa los usados por KLM en su ruta de Ámsterdam e Indonesia, en el trayecto común, entre El Cairo y Bangkok.

Con respecto al viaje de Gallarza, Rein añadía las escalas en Málaga, en Gaza (muy famosa en estos días), Lenge, Jask, Jodhpur, Allahabad y Akyab (todas estas usadas por KLM) y en Hong Kong. Y eliminaba las de Bender-Abbas, Agra, Saigón, Vink y Macao.

La escala en Málaga sería para acercarse a la costa norte de Marruecos y Argelia, la de Gaza permitía acortar a 960 km la terrible etapa El Cairo-Bagdad, de cerca de 1.400 km, de tan malos recuerdos para los miembros de la anterior expedición española. La sustitución de Bender-Abbas por Lenge y Jask permitió reducir a dos etapas el trayecto Bagdad-Karachi (anteriormente de tres), otra reducción teórica de los días de vuelo se produjo al abandonar Agra como punto de teórica escala y sustituir esta ciudad por las de Jodhpur y Allahabad, con lo que se podía llegar a Calcuta a media jornada de la 9ª etapa en vez de al finalizar la 10ª.

Esto era lo previsto. La realidad fue que el viaje, iniciado en el aeródromo Loring (junto al de Cuatro Vientos) el

Cuadro n° 2

ETAPAS	KILOMETROS
1) Madrid-Málaga	420
2) Málaga-Argel y Argel-Túnez	750+650 = 1.400
3) Túnez-Trípoli y Trípoli-Bengasi	650+850 = 1.500
4) Bengasi-El Cairo y El Cairo-Gaza	1120+350 = 1.470
5) Gaza-Bagdad	960
6) Bagdad-Bushire y Bushire-Lenge	800+500 = 1.300
7) Lenge-Jask y Jask-Karachi	380+960 = 1.340
8) Karachi-Jodhpur y Jodhpur-Allahabad	620+880 = 1.500
9) Allahabad-Calcuta y Calcuta-Akyab	740+650 = 1.390
10) Akyab-Rangún y Rangún-Bangkok	520+640 = 1.160
11) Bangkok-Hanoi	975
12) Hanoi-Hong Kong	900
13) Hong Kong-Aparri y Aparri-Manila	900+400 = 1.300
TOTAL	15.615



domingo 24 de abril a las 6:25 de la mañana se desarrolló sin incidentes en las primeras jornadas, si bien la tercera etapa se realizó en dos días 26 y 27, y la 4ª terminó en El Cairo el 28 de abril. En la 5ª hasta Bagdad, se presentaron las temidas tormentas de arena y las terribles turbulencias propias de los climas tórridos, que originaron golpes de gasolina contra los tabiques interiores de los depósitos del centro del ala y sus envolturas, aflojamiento de remaches y, como resultado, grietas y fugas. Estas caían sobre el piloto, al que empaparon, con la suerte de que las llamas de los tubos de escape no incendiaron al combustible vertido o derramado.

Esta vez el piloto si que descubrió uno de los numerosos aeródromos que los ingleses habían preparado en lo que entonces se llamaba el desierto de Arabia y se conoce hoy por Jordania; pudo aterrizar en Amman, reparar la avería y seguir el 1º de mayo hasta Bagdad. Esta avería se reprodujo en las etapas 6ª (hasta Lenge), 7ª (hasta Karachi) y 8ª (hasta Allahabad), en las que invirtió 6 días para realizar nuevas reparaciones. Al final se descubrió que el mejor sellado se conseguía con una aplicación exterior de jabón normal.

El 8 de mayo Fernando llegaba a Calcuta, lo que estaba previsto para el día 2, el 9 siguió a Akyab y el 10 a Rangún. El 11 perdió otro día por un fuerte temporal, el 12 alcanzó Bangkok, el 13 Hanoi y el 14 Hong Kong.

El vuelo de Calcuta a Akyab y Rangún (Birmania), a Bangkok (Tailandia), a Hanoi (Indochina francesa) y Hong Kong (colonia británica en China) se hizo con

total normalidad, pero no tuvo repercusión en la prensa española de aquellos días. La Revista de Aeronáutica que había dedicado al "raid" la página 90 del número de mayo de 1932, no le cita en el número de junio y nos dice lo siguiente en el de julio (p. 138):

"El piloto civil D. Fernando Rein Loring, que salió de Getafe (sic) tripulando una avioneta Loring E-II el 24 de abril, con rumbo a Manila se encuentra detenido en Hong Kong desde hace un mes sin poder efectuar las últimas etapas del viaje. La causa de ello es que espera autorización del gobierno japonés para un aterrizaje de escala en la isla de Formosa, necesario en esta época del año por la persistencia de los vientos contrarios en la dirección (sic) Hong Kong-Manila. El gobierno del Japón tiene prohibido el aterrizaje en dicha isla a todo aviador extranjero, y se está gestionando la debida autorización..."

Algo parecido, pero más corto, escribe la revista ICARO nº 55, de julio de 1932; la revista Motoaviación nº 103, del 25-7-1932, hace un buen resumen del viaje.

Los fuertes vientos en el sentido Manila-Hong Kong a que aludía la Revista de Aeronáutica, asociados a los tifones del Mar de la China, empiezan a presentarse a mediados de mayo. Gallarza pudo saltar de Macao a Aparri (Filipinas) el 11 de mayo de 1926, cuando aún no se había iniciado la época de los tifones. Rein Loring llegó a Hong Kong (próximo a Macao) el 14 de Mayo, pero ya no pudo afrontar el vuelo directo Hong Kong a la isla de Luzón (Filipinas), por lo que decidió cambiar su itinerario para intentar incluir Formosa en su periplo, lo contrario de lo que había hecho Gallarza seis años antes.

El gobierno de Japón se mostró reacio a conceder el permiso, pues estaba haciendo de la isla una base de operaciones contra China y más adelante, quizás, contra Filipinas, que estaba entonces bajo el control de los Estados Unidos de América, posible nación rival en el futuro.

La llegada de Rein Loring a Filipinas fue recogida en la Revista de Aeronáutica en agosto de 1932 (p. 226), que se refirió así al vuelo:

"El piloto civil D. Fernando Rein Loring terminó felizmente en el pasado mes de julio el vuelo Madrid-Manila (Motoaviación concreta que llegó a Aparri el 11 de julio y a San Miguel y Manila el 12) tripulando una avioneta Loring E-II, de concepción, tipo y construcción nacionales."

"El intrépido piloto ha puesto de relieve una vez más sus excepcionales condiciones, salvando con notable pericia y tenacidad excepcional las etapas más difíciles del vuelo, que emprendió solo, por sus propios medios, sin protección particular ni oficial de ninguna clase."

"Merece toda clase de elogios el esfuerzo realizado por Fernando Rein Loring con un entusiasmo insuperable, nuevamente demostrativo del alto valor de nuestros aviadores."

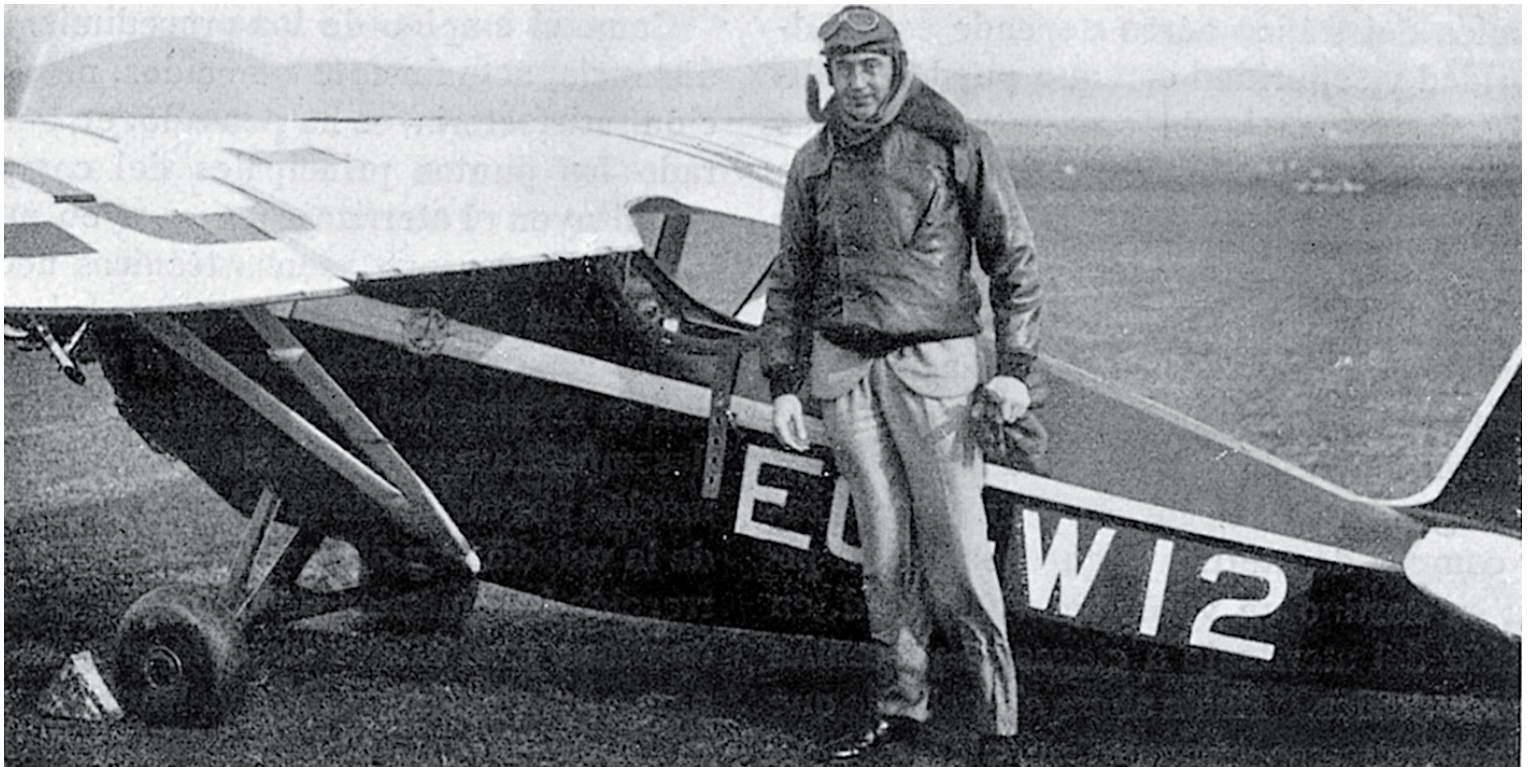
En este mismo número de la revista citada se registraba la constitución de la nueva Junta Directiva de la Liga Española de Pilotos civiles de Aeronáutica, en la que Fernando Rein Loring figuraba como vicepresidente.

En Filipinas nuestro piloto fue acogido en entusiasmo indescriptible. Declarado huésped de honor, la colonia española, aún importante, le recibió como a un héroe. Fernando Rein, después de tantas penalidades y decepciones sufridas en el periplo, pudo sentirse resarcido por el reconocimiento de su triunfo. Pero no se sintió satisfecho consigo mismo y según nos dijo Delgado Vallina "Rein Loring se quedó con ganas de sacarse la espina, frustrado por haber empleado un tiempo excesivo en el viaje."

Le dio pie para ello su encuentro casual en el Aeroclub de Hong Kong con un piloto inglés, que había llegado hasta allí en una pequeña avioneta monoplaza británica Comper "Swift", que le mostró mientras hacía un gran elogio de sus cualidades como avión de "raid", a pesar de sus minúsculas dimensiones. Una completa descripción de esta avioneta se hace en el nº 101 de Motoaviación, del 25-6-1932, que Fernando Rein no creo que pudiera leerla en esta época, en la que estaba inactivo en Hong Kong.

Allí mismo Rein Loring decidió cablegrafiar al fabricante y proyectista Nicholas (Nick) Comper, pidiéndole uno de los 44 ejemplares que llegarían a construir-





Fernando Rein Loring momentos antes de despegar en Getafe con rumbo a Manila.

se. Vendió su E-II al anterior expedicionario a Filipinas, Eduardo González Gallarza, comandante ya, que la empleó en este archipiélago y embarcó hacia España, adonde llegó en octubre de 1932.

En la Revista de Aeronáutica de este mes de octubre (p. 314) se exponen los actos celebrados en nuestra patria, en homenaje al destacado aviador, que se iniciaron con un "lunch" ofrecido en Barcelona por la Compañía General de Tabacos de Filipinas (de capital español), en el que estuvieron representados las Aviaciones Militar y Naval, el Aeroclub de Cataluña y la Escuela de Aviación de Barcelona. En Madrid sería obsequiado, después, con un "lunch" organizado por la Sección de Aeronáutica del Aeroclub de España y con una comida ofrecida por la Liga Nacional de Pilotos Civiles.

El primer acto fue presidido por el ministro de la Gobernación (Casares Quiroga), el director general de Aeronáutica Civil (Álvarez Buylla), el jefe superior de Aviación Militar (Pastor) y otras autoridades, y a él asistieron la junta directiva de Aeroclub, casi todos los socios de la Sección de Aeronáutica, alumnos de las Escuelas de Pilotaje y la mayoría de los de las demás secciones de Aeroclub.

El segundo acto fue presidido por el presidente de la Liga Nacional de Pilotos Civiles (Ruiz Ferry), de la que el homenajeado era vicepresidente, los reunidos acordaron por unanimidad elevar al gobierno los siguientes ruegos:

"1°. Concesión de la Medalla Aérea al citado aviador por su magnífica hazaña."

"2°. Instituir una copa que se denominara "Rein Loring", dotada de un premio



Fernando Rein Loring con su Comper "Swift" (1933).

de 1.000 pesetas... Copa y Premio... ofrecidos por el constructor de la avioneta... Sr. Loring."

"3°. Solicitar del Gobierno... una subvención para todos los aviadores que hayan adquirido... avionetas de construcción nacional..."

La Revista de Aeronáutica termina diciendo que se une al homenaje y que "envía a Fernando Rein Loring, con su felicitación exclusiva, una cariñosa bienvenida."

También la revista Heraldo Deportivo del 15-10-1932 se hizo eco del regreso a Madrid de Fernando Rein Loring, y del homenaje que se le dedicó, con un artículo de Ruiz Ferry, en el que elogiaba su hazaña, sin ayuda monetaria, ni de organización de escalas, permisos de vuelo, etc, y anunciaba la concesión de una indemnización "a manera de parcial reembolso de sus cuantiosos gastos de expedición."

EL SEGUNDO "RAID" MADRID-MANILA DE F. REIN

Poco después de su llegada a Madrid, Fernando Rein Loring recibió de la compañía Comper Aircraft la información solicitada a su presidente, que aceptada por Rein Loring le permitió acudir a Liverpool, sede de la sociedad, para recoger una de las 36 "Swift" propulsados con motor Pobjoy.

Con matrícula provisional EC-W12 voló hasta Noaín (Pamplona), donde recibió la matrícula definitiva EC-AAT y fue bautizada con el nombre de "Ciudad de Manila".

Las dimensiones de la "Swift", 7'32 metros de envergadura, 5'39 metros de longitud y 1'61 metros de altura (menor que la del piloto), eran muy inferiores a las de la Loring E-II (del orden del 60 al 67%), y sus pesos en vacío y total, 280 y 531 kg, menores al 60% de los de la EC-ASA.

La potencia de su motor Pobjoy R, de 7 cilindros en estrella, era de 75 cv (también inferior a la de 100 cv de la E-II), le permitía alcanzar una velocidad máxima entre 210 y 225 km/h, según hagamos caso a Delgado Vallina o a Velarde Silió; ambos autores están de acuerdo en establecer la velocidad de crucero en 193 km/h y la autonomía en 1.600 km.

Estas dos magníficas actuaciones de la diminuta Comper permitieron a Fernando Rein planear su viaje en once etapas (cuadro nº 3).

La distancia total se había disminuido en 500 km sobre la planeada en su vuelo anterior, al evitar la escala en Bangkok (Tailandia, o Siam como se decía entonces), tomando prácticamente la línea recta entre Rangún y Hong Kong, y al acortar la 1ª etapa por el Mediterráneo, evitando el vuelo costero y afrontando el directo sobre el mar.

Gracias a esta disminución del recorrido y al aumento de la longitud de las etapas, todas ellas superiores a los 1.100 km, y dos que excedían de los 1.600 km, Rein Loring pudo acortar en una jornada el vuelo hasta Bagdad (de cinco días a cuatro), en otra y media hasta Calcuta (de ocho y medio a siete) y en otra media en la última parte del recorrido. Fernando Rein se atrevió a planear un vuelo de 1.710 km entre Bagdad y Jask, pues en esta parte del periplo, tanto Gallarza como él mismo habían encontrado un fuerte viento de cola, que pensaba volvería a presentarse de nuevo, aunque preveía la posibilidad de tener que hacer una parada intermedia.

Dada la gran velocidad de crucero de la "Swift", podía recorrer 1.500 km en ocho horas y aún le quedaban más de cuatro horas diurnas para el mantenimiento diario y posibles retrasos y toda la noche para comer y descansar. El cambio de aeronave disminuía de forma importante el desgaste físico y mental del piloto.

Éste comenzó pronto su adaptación a la nueva avioneta, y las gestiones para conseguir una ayuda oficial, que logró, con una cuantía de 40.000 pesetas, que le permitieron resarcirse del coste de la "Swift" (25.000 pesetas) y financiar en parte la aventura.

Este segundo viaje de Rein Loring fue seguido con atención por la revista ICARO en sus números 63, 64 y 65, de marzo, abril y mayo de 1933, y también, aunque en menor medida, por Motoaviación de 25 de marzo y 25 de junio de este año.

Escarmentado F. Rein por los trastornos que le produjo la salida tardía de Madrid del "raid" anterior, esta vez se aprestó a hacerlo el miércoles 18 de marzo de 1933.

1- Madrid-Túnez (protectorado francés)	1.460 km
2- Túnez-Bengasi (protectorado italiano)	1.510 km
3- Bengasi-El Cairo (protect. británico)	1.100 km
4- El Cairo-Bagdad (protect. británico)	1.250 km
5- Bagdad-Jask (Persia, hoy Irán)	1.710 km
6- Jask-Jodhpur (virreinato de India)	1.580 km
7- Jodhpur-Calcuta (virreinato de India)	1.620 km
8- Calcuta-Rangún (Birmania británica)	1.170 km
9- Rangún-Lhankon (Indochina francesa)	1.260 km (?)
10- Lhankon-Hong Kong (protect. británico)	1.330 km
11- Hong Kong-Manila (protect. de USA)	1.140 km
TOTAL	15.130 km

Como la distancia hasta Túnez era de 1.460 km, con más de 1.000 km sobre el mar, Rein Loring decidió aterrizar en Los Alcázares y recargar allí de combustible. El tiempo total de vuelo de las dos semi-etapas fue de siete horas y media, con un promedio de 194,7 km/h.

En la segunda etapa, Túnez-Bengasi, de 1.510 km, efectuada el jueves 19 de marzo, el piloto comprobó que llevaba una velocidad menor a la normal y decidió tomar tierra a la altura del golfo de Sirte (Tripolitania) y repostar allí. En esta etapa invirtió ocho horas y cuarto y logró una velocidad media de 183 km/h.

El viernes 20 de marzo voló hasta El Cairo y en este trayecto encontró un fuerte viento de cola, que le permitió recorrer los 1.100 km del trayecto en cinco horas y cuarto, a un promedio de 209,5 km/h.

Hasta El Cairo el viaje se desarrollaba bajo los mejores presagios. Esto había ocurrido asimismo en los dos "raids" anteriores a Manila, pero en ambos casos aquí se había quebrado la buena racha. Rein Loring encontró el sábado 21 de marzo fuertes e imprevistas lluvias, que casi le impedían la visibilidad, pero pudo llegar a Bagdad sin dificultad; la lluvia de hogaño fue mejor que la arena de antaño.

El domingo 22 Fernando Rein pensaba volar desde Bagdad a Jask, en Irán (en la costa del Estrecho de Ormuz), pero ante el temor de quedarse sin combustible tomó tierra en Bushire, a mitad de camino. Los domingos no son festivos en los paí-

18/3	Madrid-Los Alcázares (380) y L.A.-Túnez (1080)	1.460	7.30	195
19/3	Túnez-Sirte (710) y Sirte-Bengasi (800)	1.510	8.15	183
20/3	Bengasi-El Cairo	1.100	5.15	209
21/3	El Cairo-Bagdad	1.250	7.15	172
22/3	Bagdad-Bushire	800	4.00	200
23/3 *	Bushire-Jask (860) y Jask-Jodhpur (1.540)	2.400	12.00	200
24/3 *	Jodhpur-Calcuta	1.620	8.30	191
25/3 *	Calcuta-Rangún	1.170	6.00	195
26/3 *	Rangún-Thakek (Cruce de la Cordillera de Siam)	1.250	10.00	125
27/3 *	No puede pasar la Cordillera de Anam	-	-	-
28/3 a 6/4	Parada por mal tiempo	-	-	-
7/4	Thakek-Hanoi	450	2.30	180
8/4	Hanoi a Hong-Kong	850	5.00	170
9/4	Revisión general	-	-	-
10/4	Hong-Kong a Manila	1.140	6.25	178
Total		15.000	82.40	182

ses musulmanes, pero ese día debió de coincidir con alguna fiesta nacional o local, y avioneta y piloto no pudieron pasar los trámites aduaneros hasta el 23.

Rein recuperó esta pérdida de tiempo al día siguiente a base de volar doce horas, por suma de los trayectos Bushire-Jask y Jask-Jodhpur, de 2.400 km de longitud, en los que logró un promedio de 200 km/h, superior al normal, como había previsto el piloto expedicionario para estas etapas. Sumando el tiempo de avituallamiento en Jask, Fernando Rein agotó todo el horario diurno disponible en esta jornada (la del 23 de marzo según la revista Ícaro o la del 24 según el cuadro final del artículo de Delgado Vallina).

Al día siguiente voló los 1.620 km hasta Calcuta en ocho horas y media, a 190,6 km/h, con un fuerte calor sofocante. En el posterior vuelo a Rangún, encontró las temibles tormentas de arena, que no le impidieron realizar una velocidad media de 195 km/h.

La etapa del 26 o el 27 de marzo no era muy larga pero discurría por territorio desconocido y sin ayudas a la navegación. Rein Loring tomó tierra en Thakek, junto a la frontera entre Siam e Indochina (en Laos), cercano a Lhankon, después de 10 horas de vuelo, a un promedio de sólo 125 km/h.

En la jornada siguiente el tiempo sufrió un brusco cambio y fue imposible atravesar la cordillera de Anam, rumbo a Hanoi, por lo que Rein hubo de volver al aeródromo de partida, en el que debió permanecer hasta el 7 de abril.

En esta jornada, aunque aún seguía el mal tiempo, Rein Loring decidió reanudar el vuelo pero hacerlo sólo hasta Hanoi. Invirtió en este corto recorrido de 450 km dos horas y media, a un promedio de 180 km/h.

El 8 de abril la Comper "Swift" completó su penúltima etapa, de Hanoi a Hong-Kong, y recorrió los 850 km existentes entre ambas ciudades en cinco horas, con una velocidad media de 170 km/h. Ya sólo quedaba la etapa final. Fernando Rein, escarmentado por las dificultades para hacer escala en Formosa del año anterior, había decidido terminar el "raid" con el peligroso vuelo directo de Hong-Kong a Manila, de 1.140 km, todo él sobre el mar.

Como era persona precavida, empleó el 9 de abril en revisar a fondo su avioneta y el motor. El 10 de abril despegó de Hong-Kong poco antes de las once de la mañana, para sobrevolar el mar de la China en las horas centrales del día, y aterrizó en Manila a las 5 de la tarde y 11 minutos. Había invertido



en el vuelo seis horas y 25 minutos, a una velocidad media de 177'6 km/h. El viento sopló de proa, como era previsible, pero no tan fuerte como sería a partir de mediados del mes de mayo.

El recibimiento en Manila fue más apoteósico que el año anterior, con una multitud inmensa que esperaba su llegada al aeródromo para saludarle con vítores y ovaciones. El vuelo se realizó en 24 días de calendario, la mitad de vuelo y la otra mitad de parada, pero de estas jornadas de parada once lo fueron por fuerza mayor y sólo una por voluntad del piloto. El recorrido real se indica en el cuadro nº 4.

La diferencia entre los 15.130 km previstos y los 15.000 reales se debe a que

las etapas 5 y 6 (de Bagdad a Jodhpur) se planearon como de 3.290 km entre las dos y en la realidad sólo fueron de 3.200 km; y a que las etapas 9 y 10 (de Rangún a Hong-Kong) estaban previstas como de 1.260 + 1.330 = 2.590 y se realizaron en 1.250 + 450 + 850 = 2.550 Km.

Rein Loring, como vemos, se ajustó mucho al plan previsto y esta vez pudo quedar satisfecho después de batir el "record" del trayecto, objetivo declarado del viaje.

Antes de abandonar el lejano Oriente F. Rein vendió la "Swift" y, a continuación, volvió en barco a España. Mientras esto ocurría, en junio se renovó la junta directiva de la Liga de Pilotos civiles de Aeronáutica y Fernando Rain Loring pasó de

vicepresidente a presidente, según informó Motoavión nº 125, de 25-6-1933.

F. Rein pasó luego a ser piloto de las Líneas Aereas postales Españolas (L.A.P.E.). En la guerra civil se escapó en vuelo de la zona gubernamental y se incorporó a la Aviación Militar como piloto de complemento. Ascendió a alférez con antigüedad de 7-9-1937 y pasó destinado al segundo grupo de trimotores Savoia-79 de bombardeo (4G-28); promovido a teniente con antigüedad de 13-6-1938 fue trasladado a la comisión de adquisiciones.

En la postguerra se incorporó a la compañía aérea estatal Iberia y sería uno de los tres primeros pilotos que alcanzaron el millón de kilómetros recorridos.

ICONOGRAFÍA de la Aeronáutica

ADOLFO ROLDÁN VILLÉN

Coronel de Aviación

Académico C. de la Real Academia de Historia

Desde los remotos tiempos de su creación, el hombre, de los cuatro clásicos elementos de la naturaleza: tierra, agua, fuego y aire, ha ido poco a poco dominando los tres primeros. Sabido es que caza y pesca fueron los primeros elementos de la subsistencia humana, vino luego el pastoreo, en tanto que el hombre aprendió a usar el fuego, primero para calentarse, y posteriormente para cocinar; después comenzó la agricultura, en la que el viento, manifestación perceptible del aire, tuvo acaso que ser tenido en cuenta, aunque como un elemento ajeno a todo control.

Agricultura, veredas primitivas, iniciales urgentes excavaciones, extracción y fundido de los metales, regadío y navegación, señalan los primeros pasos en el dominio de tierra, agua y fuego. El aire, menos tangible, más sutil y casi invisible, salvo por sus efectos, quedó relegado.

Había servido para avivar el fuego, para activar la rudimentaria fragua, para hinchar las velas de las primitivas embarcaciones, para sonar las flautas de caña, pero no lo dominaba. La dominación del elemento gaseoso presentaba dificultades tenidas por insuperables hasta época muy reciente.

Mas no por eso dejaba de interesarse por él. Eolo, dios de los vientos de la mitología griega es un ejemplo que arroja luz sobre el anhelo humano de hacer tributario suyo al más indócil e intangible de los elementos. Es conocido que el ansia de elevarse de la tierra, de dominar los vientos ha ejercido durante siglos tanta influencia que parece consustancial a la humanidad. El hombre ha manifestado su admiración —y hasta su adoración— por el vuelo, en las Bellas Artes, tanto Mayores (pintura y escultura) como en las Menores (cerámica, mosaicos, orfebrería, etc.).

El hombre, como creador de obras de arte inicia su actividad en fecha relativamente reciente. La ideología, las creencias, toda la actividad espiritual del hombre tiene su eco en la obra de arte. Por ello es difícil de entender el hallazgo que la arqueóloga Mary Leaky ha realizado en Kondoa (Tanzania). El descubrimiento ha sido de miles de pinturas rupestres en un asentamiento que la arqueóloga ha

bautizado como Kolo-T. Lo difícil de asimilar es que entre ellas había una pintura de excepcional importancia de arqueología aeronáutica. Mary descubrió una escena que la dejó perpleja: un antilope en actitud de cornear a un individuo que observa al animal desde la canastilla de un globo. Claramente se distinguen el globo, la barquilla y los vientos que la sostienen.



Carro volador chino (2000 años a.C.)

El desconcierto de la arqueóloga, y de nosotros, se debe a que dicha pintura tiene una antigüedad de 29.000 años. Una imagen absurda para el paleolítico en las que las pinturas rupestres se limitaban a representar animales a veces yuxtapuestos que no llegaban a constituir escenas. La pregunta que podemos hacernos y de la que carecemos de respuesta es ¿qué vieron aquellos hombres? ¿Qué querían representar con estos dibujos?, ¿quién tripulaba esos artefactos? y ¿quién desarrolló esas técnicas de vuelo?.

Otro legado arqueológico-aeronáutico es el encontrado en una cueva de Uzbekistán que data del 2000 a. de C. El dibujo representa un disco ovalado con propulsión a chorro y que parece elevarse verticalmente. Pero lo más sorprendente de esta pintura es que debajo del artefacto se ve la imagen de una persona equi-

pada con un traje similar al que actualmente utilizan los astronautas.

Desde siempre, el ser humano al no tener alas, inventó unas “alas de fantasía” y tuvo que conformarse durante muchos años con vuelos imaginarios, soñando con ser un hermoso pájaro, poderoso y ágil como la paloma, majestuoso como la gaviota y travieso como la golondrina; ésta circunstancia hace que podamos hallar numerosos testimonios de figuras aladas en la historia de las civilizaciones.

El anhelo de volar es, pues, un ansia latente de la humanidad, con esporádicas manifestaciones de tiempo en tiempo. Cada pueblo de la antigüedad tiene sus mitos alados característicos íntimamente ligados con su religión ancestral y con su alma poética.

Así, existen una mitología china y otra hindú, y otra egipcia y otra griega, y otra escandinava y otra ibérica. Pero es curioso observar que, a pesar de la distancia en el tiempo y en el espacio que separan a los pueblos arcaicos, al comparar sus diversas mitologías encontramos las mismas ideas cosmográficas, representadas por divinidades análogas e idénticos conceptos relativos al origen, carácter y función de los dioses en general, y de los alados en particular.

Decía Federico Carlos Sainz de Robles que: “Para el hombre primitivo fue una necesidad religiosa la creación de los mitos. Para el hombre moderno resulta una necesidad científica la interpretación de dichos mitos, porque en ellos está la raíz de cada cultura y hasta de cada historia particular. Muchos aspectos de la vida del hombre primitivo los conocemos, no por las manifestaciones artísticas —muy rudimentarias, si existen— a veces desconocidas, por ser el hombre incapaz de expresar sus íntimos deseos y aspiraciones valiéndose de lo artístico; si no por medio del cuento, de la leyenda, de la fábula, medios muy pertinentes para llegar a la clave de problemas de interés vital para la humanidad”.

Hablar de la representación de los ángeles en el arte equivale a abarcar un número incalculable de obras casi desde los primeros momentos del cristianismo. Los ángeles (figuras aladas) han constituido siempre un tema predilecto para los artis-

tas en todos los tiempos. En este trabajo vamos a prescindir de tratar sobre la angelología, a pesar del auge que esta ciencia ha experimentado en nuestros días.

Comencemos nuestro recorrido artístico recordando cómo, entre el siglo XVIII al XII a. de C., los hititas –pueblo cuyo dominio se extendía por toda el Asia Menor y que constituía una gran potencia política–, llevan a tiempos muy remotos el sueño de volar, pues encontramos en su cultura figuras de monstruos mitológicos alados en numerosos testimonios, como las esfinges de Carquemis y Karatepe; el bajorrelieve de Tell-Halaf con su dios solar alado y el sello del rey Shubuiliuma considerado el Carlomagno hitita.

Egipto, que desarrolló una civilización durante treinta siglos y que mantuvo una continuidad política, cultural y artística, única en la historia del mundo, logró en distintas épocas y regiones un arte espléndido, de carácter constante y muy coherente. En las excavaciones llevadas a cabo en las tumbas han aparecido numerosas muestras, tanto de pintura como de escultura. No estaban dominados, como otras culturas, por el espíritu del vuelo, pero de cualquier forma algunas divinidades las representaban con alas. La diosa egipcia Isis, con las alas desplegadas en la clásica postura para defenderse de la muerte del sarcófago de Ransés III (siglo XII a. de C.); el retrato de Nefertari, pintado en el dintel de su tumba y la estatuilla con forma de serpiente alada de la tumba de Amenofis II (1453–1419 a. de C.), podrían ser ejemplos de cómo los egipcios idealizaban a sus dioses, dotándolos de alas.

Las artes aplicadas integran uno de los más bellos capítulos del arte egipcio, tanto por los materiales empleados como por las técnicas utilizadas, por la elegancia y por la belleza de sus diseños. En las obras de orfebrería encontramos numerosas muestras de figuras aladas, tanto en las diademas como en los pectorales: Sobresalen por su majestuosidad los descubiertos en la tumba de Tutankamon. Pero llama poderosamente la atención la pieza



Avión de Saqqarah (Egipto), (200 años a.C.).

encontrada en una tumba de la necrópolis de Saqqarah. Se trata de un objeto de madera que data del siglo II a. de C. y que ha estado catalogado como un halcón en el Museo Egipcio de El Cairo hasta 1969. Estudiado por una comisión científica nombrada al efecto, demostraron que este curioso “pájaro”, no era producto de la casualidad, sino el resultado de una técnica acumulada a través de un conocimiento detallado y preciso y de una experiencia continua en el campo de la aeronáutica durante un largo período de tiempo. ¿Pero, era eso posible hace más de 4.000 años?.

Los dioses, ritos, dogmas y ceremonias de la mitología asiria han llegado hasta nosotros muy mezclados con los de Caldea. La escultura asiria se halla fundamentalmente representada por divinidades y genios alados protectores que flanqueaban las puertas de sus palacios. Estos genios, generalmente toros alados, con cinco patas y rostro humano como los del palacio de Khor-Sabad de Persépolis o la figura de Pazuzu, demonio alado terrorífico asirio, del museo del Louvre, o como las figuras de Assurnazirpal II y del genio alado protector del palacio de Sargón II.

Independientemente de la labor creadora, la cultura persa desempeña una tarea esencial por cuanto asimila las aportaciones de las culturas antiguas, transformándolas conforme a la estética occidental. Los edificios característicos son los palacios (Persépolis, Susa, etc.), edificados sobre terrazas en los que los elementos característicos son las puertas con dintel que rematan con dos toros alados, de alas rizadas.

En el palacio de Artajerjes (Susa), encontramos las esculturas realizadas en ladrillo esmaltado. Son característicos de este palacio, además de los colosales toros alados con cabeza humana, colocados en las puertas, el Friso de los Grifos, que representa a un monstruo alado y el bajorrelieve “Leones androcéfalos alados”, en el que se aprecia a los leones, con alas blancas y amarillas y sobre ellos el disco solar alado, símbolo de Ahura-Mazda.

Los objetos menores de esta cultura son importantes por su belleza y, sobre todo, por el deseo de elevación descubierto en los símbolos zoomórficos. En la orfebrería persa también la aeronáutica está presente, al menos en la fantástica pieza de plata incrustada de oro, de un



Helicópteros y aviones del jeroglífico de Osireion (Egipto).

ibex alado, que era el asa de un jarrón realizado con gran virtuosismo.

La cultura ibérica es la más importante entre las de la prehistoria de la Península. En el arte ibérico (siglos VI-I a. de C.) se funden las producciones del genio peninsular con las influencias extranjeras especialmente la fenicia y la griega. Muy importante es la escultura, cuyas primeras manifestaciones son principalmente caballos, toros, leones y animales fantásticos.

En este apartado, en los hallazgos escultóricos y cerámicos de Elche, encontramos testimonios de un determinado tipo de divinidad alada. En el complejo escultórico del Parque de Elche, hallamos la obra "Esfinge de Elche", que representa una esfinge, sin cabeza, que sujeta entre sus garras una figura que representa a la Gran Diosa (desconocemos la advocación ibérica) que entre sus alas dispone de un tercer personaje que puede representar el alma del difunto.

En China, Japón y demás países del Sudoeste Asiático, las mitologías occidentales de Dédalo, Pegaso, etc. tienen sus homólogos. El historiador de la era "Han" (Se-ma-tsien), nos cuenta que dos mil años a. de C. ya existía un Icaro chino —el mítico Shuen— que escapó de una prisión gracias a un par de alas artificiales que se ató a sus brazos. Asimismo, son interesantes y sugestivos los relatos de las hazañas aeronáuticas que figuran en el Libro de las Montañas y los Mares (Shan-hai-Ching), donde se describen famosos carros volantes. La leyenda los sitúa en el siglo VIII a. de C., aunque el libro fue escrito diez siglos más tarde. Del Japón conocemos relatos referentes a vuelos realizados en cometas tripuladas. Uno de ellos se refiere a la fuga de la Isla de Hachijo, del hijo del samurai Minamoto-no-Tametomo, que fueron desterrados a dicha isla. No queriendo que su hijo muriese en tan alejado lugar, construyó una gran cometa, con la que el hijo pudo con éxito cruzar el mar, volando en ella y huir. Las leyendas de estos héroes están reflejadas en numerosos grabados orientales de la época.

En el primer milenio a. de C., los centros creadores de la cultura occidental se desplazan a Grecia y Roma. Grecia, en el siglo V a. de C., crea una estética que caracteriza el arte occidental; en cambio Roma realiza la labor de homogeneizar la cultura mediterránea en los primeros siglos de nuestra era.

Todo el período primitivo de la historia griega está llena de relatos fabulosos, en los que intervienen dioses y hombres, héroes y monstruos que muestran un mundo falso, irreal, engañoso, pero que nos hace comprender el modo de ser de los primeros griegos.

En estas narraciones mitológicas encontramos numerosas referencias al sentido de vuelo, al ansia de volar que tienen algunos de sus personajes. Podemos reseñar, como a Apolo, una de las principa-



La Victoria de Ostia (siglo III d.C.)

les deidades griegas, se le representa en los grabados de la época recorriendo los cielos en un carro tirado por cuatro caballos blancos alados; como a Aurora, la diosa de la claridad, se la representa como una diosa alada; como a Perseo, que recibió de Hermes unas sandalias aladas para volar por los aires.

En puridad histórica, podemos decir cómo el arte griego, que comienza durante el primer milenio antes de Cristo, ofrece claros ejemplos en los que los artistas manifiestan el perenne sueño de volar que siente la humanidad. Por ello no es de extrañar que los griegos repre-



Avión de los Qimbas (siglo V d.C.)

sentaran, simbólicamente con alas al amor, a la victoria o a otras virtudes o divinidades (Minerva, Diana, Venus, etc.) pues según Platón, las alas son símbolo de inteligencia. Recordemos como el caballo Pegaso o las serpientes de Ceres poseían ese atributo, que también lo encontramos en otros objetos, como los cascos y sandalias de ciertos héroes. Asimismo, podemos decir que la forma de las alas condiciona, consecuentemente, la calidad de las fuerzas espirituales que simbolizan.

La escultura griega que otorga la absoluta primacía a la representación del cuerpo humano nos ha dejado testimonios del deseo de volar, del espíritu aéreo que dominaba a los artistas griegos en obras como las estatuas de la "Victoria Alada", con el ala desplegada como símbolo del triunfo, y la Victoria de Ostia.

Recordemos como en esa época el pie estaba considerado como símbolo del alma y las alas que aparecen en los talones, simbolizaban el poder de elevación consustancial a la evolución cósmica. Homero, en la "Odisea" (siglo IX a. de C), nos describe el vuelo del dios Mercurio, representado con alas en los pies: "Emprendió el vuelo, y al llegar a Pieria, bajo del Éter al Ponto, y comenzó a volar rápidamente sobre las olas, como la gaviota, que pescando peces en los grandes senos del mar estéril, moja en el agua sus tupidas alas: tal parecía Mercurio mientras volaba por encima del gran oleaje". Este dios romano, está representado con casco y sandalias con alas, en la obra "Mercurio volando" del gran escultor Jean Boulogne Giambologna (1576). Esta escultura es de elegante fantasía, de formas refinadas y acredita a su autor como un habilísimo fundidor. Otra obra digna de mencionarse, es el exvoto del Santuario de Delfos (550 a. de C.), la "Esfinge de los Naxos", monstruo con elementos fantásticos (alas y garras) y rostro femenino triste y con grandes ojos; otra escultura de la época que merece ser destacada es la Victoria de Samotracia, figura alada y una de las más bellas esculturas helenísticas.

Por último, citaremos la leyenda de Icaro y Dédalo. Icaro, de acuerdo con su padre, Dédalo, se valió de unas alas unidas al cuerpo con cuerdas para escapar del laberinto. Al volar sin obedecer las instrucciones de su padre, quiso acercarse demasiado al sol, con lo que la cera que unía las alas se derritió y el joven cayó en el mar de Icaria, junto a la isla griega de Samos, según nos cuenta Ovidio. Es sorprendente que Icaro el piloto indisciplinado, sea célebre y su padre, Dédalo, el inventor y constructor, haya sido prácticamente olvidado.

De ésta leyenda existen múltiples vestigios en la pintura romana que reflejan el ansia de vuelo, que tenían los romanos. Entre ellos podemos citar: "El vuelo de ICARO", fresco descubierto en la Casa de Amantius en Pompeya (Italia) en el que aparece Ícaro cayendo, contemplado por

numerosas personas; el "Sacrificio de Ifigenia", otro fresco encontrado en Pompeya, en el que se observa a Agamenón desolado; a Ifigenia presta al holocausto y a Artemisa volando. Siglos más tarde la leyenda la plasmaron, Rubens en su "Caída de ICARO" (1636) y Pieter Bruegel, el viejo, en su "Paisaje con la caída de Icaro".

En "Las naves de Ulises atacadas por los lestrigones", fresco hallado en el barrio de Esquilino y que se conserva en la Biblioteca del Vaticano, encontramos, además de un paisaje odiseico, unas figuras con alas trazadas al estilo que siglos más tarde se conocería como impresionista. También en el fresco "Hércules encuentra a Telefo", procedente de la basílica de Herculano, copia de un original de Apeles, obra de magnífica factura, aparecen figuras aladas.

La cerámica tuvo entre los griegos gran importancia. Fue muy rica y variada en sus formas y perfecta en sus acabados. A finales del siglo VIII a. de C., los elementos geométricos se vieron sustituidos por motivos florales y animales reales e imaginarios, monstruos alados y escenas mitológicas.

El arte etrusco es el antecedente de mayor influencia del arte romano, sobre todo en el realismo de las representaciones. Es la escultura la forma de expresión artística más cultivada por los etruscos. Como ejemplo de escultura alada que nos han legado podemos citar el grupo de caballos alados, hermosa escultura de terracota que decoraba el frontón de un templo de Tarquinia. Estos airoso animales resultan sorprendentes por su vivo dinamismo, sobre todo pensando fueron hechos hacia el 300 a. de C.

La pintura mural etrusca en viviendas, templos y tumbas tenía un propósito decorativo y resulta singular la representación de imágenes festivas. Los etruscos desarrollaron un gusto refinado en la realización de piezas decorativas, inspiradas en las culturas del Mediterráneo oriental. Influencia que se percibe igualmente en las obras de cerámica y en los objetos de metal.

Entre los cofres utilizados como joyeros y caja de cosméticos hallados en las tumbas, se encuentra la "Cista Ficoroni", decorada con escenas del mito de los Argonautas y con figuras aladas, cuyo autor, Novius Plautius, se revela como un gran artista. Asimismo, en un espejo de

mano que se conserva, delicioso por los detalles que nos aporta de la vida cotidiana, aparece una Vike alada que sobrevuela a Polax con la corona, lo que refuerza la teoría del deseo de volar, patente en todos los periodos del arte.

Roma fue un pueblo de labradores, de comerciantes y de guerreros. Los romanos mostraron mayor interés por las cosas

abreviar en aguas movidas, en un paisaje que el artista acaricia más que esculpe.

Pero no cabe duda que la "Apoteosis de Antonino Pío y su esposa Faustina" y la "Apoteosis de la Emperatriz Sabina ante Adriano" son las dos más claras muestras del sueño de volar de los romanos. En ambos bajorrelieves aparecen en el Campo de Marte los personajes sentados, presenciando la creación, mientras el centro de la escena está ocupado por una figura alada que despega en vuelo oblicuo y que lleva al cielo las almas de los difuntos imperiales.

En la pintura romana, podemos destacar como lo más interesante, la técnica de manchas de color al temple, a la manera impresionista, con toques de sombra y luz. No hemos encontrado ninguna figura alada en estas pinturas, pero sí en un mosaico en Ampurias el "Sacrificio de Ifigenia", en el que aparece una cierva voladora.

Aunque el período visigótico, solo abarca desde Leovigildo (año 572) hasta el año 711 que fueron derrotados por los moros en la batalla de Guadalete, su arte, que no fue una ruptura con las formas aristocráticas de los hispanorromanos, evolucionó en el transcurso del tiempo hasta llegar a tener unas características propias.

Es un arte cristiano, de carácter religioso, desarrollado principalmente en el siglo VII. Para la mayoría de los investigadores el arte visigodo es producto de la tradición romana y paleocristiana precedente junto con influencias bizantinas.

La escultura visigótica es un complemento necesario para decorar los muros. Estos se llenan de frisos basados en elementos geométricos o flores repetidas, zarcillos, estrellas y figuras de animales. En la ermita de

Santa María de Quintanilla de las Viñas (Monumento Nacional desde 1929) encontramos una figura alada. En las paredes exteriores se pueden admirar tres frisos esculpidos con pájaros, símbolos, anagramas y cuadrúpedos. En un detalle se muestra un cuadrúpedo alado, de inspiración sasánida, que refleja una vez más el deseo imperioso de imitar a las aves, de poder volar. Este deseo contenido durante miles de años hizo que el hombre se conformase con velos imaginarios o dando alas a quien no las poseía.

Por otro lado, las civilizaciones precolumbinas de América, también realizaron



San Jorge y el dragón, Tintoretto (1555).

prácticas y sus obras artísticas llevan siempre un sello utilitario. El Derecho y la Arquitectura fueron sus dos grandes realizaciones, pero su mérito principal es haber extendido la civilización grecolatina por una vasta parte del mundo conocido. La escultura romana, que más que un arte, es artesanía supeditada a exigencias honoríficas o conmemorativas, cultiva el retrato preferentemente.

En el aspecto aeronáutico podemos destacar: el Mercurio alado de Itálica, figura donde se idealiza el desnudo de carácter helenístico, y el Pegaso alado de Belerofonte, del palacio Spada, que parece



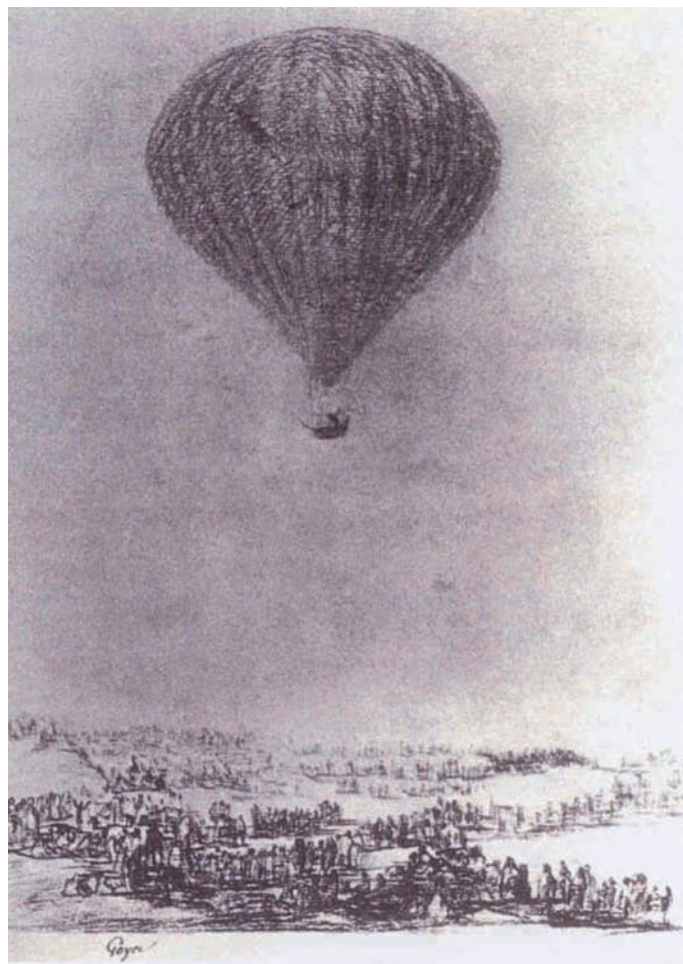
El Dragón Alado de Leonardo de Vinci (siglo XVI).

obras con ésta temática. Los Quimbayas, pueblo que vivía en el valle del río Cauca (Colombia) entre el 200 y 800 d. de C. y considerado como uno de los mejores orfebres de la América prehispánica, fabricaron cantidad de objetos artísticos. Se han encontrado en Colombia, veinte joyas de oro, que han sido catalogadas como reproducciones zoomorfas pero que si las analizamos mas profundamente observamos que son figuras con alas semejantes a las libélulas y planos de deriva como los aviones. Estos objetos, –insectos, pájaros o peces voladores–, tienen un parecido asombroso con los aviones de caza actuales. Asimismo en Tiwanaku y Tawantinsuyu han aparecido figuras de hombres alados que nos dicen del deseo de volar de los Incas. La Puerta del Sol de Tiwanaku monumento lítico que contiene el “Ojo alado”, que representa la sensación de vuelo de la vista, podría ser la muestra más característica del espíritu aéreo de la cultura prehispánica.

En pleno esplendor del Imperio Romano surge y se desarrolla un nuevo arte que se denominó paleocristiano, que por romper con el paganismo representa la iniciación del arte medieval. La pintura paleocristiana, que comienza en las catacumbas, está llena de simbolismos pues se dirige más al significado de las representaciones que a la estética de las mismas. Cabe destacar la realización de mosaicos de gran colorido y de inspiración casi siempre litúrgica. Los temas pictóricos muy variados representan a animales cargados de simbología cristiana –paloma,

ciervo, pavo real– o signos acrósticos con gran significado teológico.

El más destacado de los mosaicos paleocristianos con simbología aérea es el ábside de la iglesia de Santa Prudencia de Roma donde, junto a las Santas Prudencia y Práxedes que coronan a los apóstoles Pedro y Pablo, destaca una cruz sobre un cielo tormentoso en el que aparece el Tetramorfos (figura alada) del Apocalipsis. Este símbolo, muy utilizado



El Globo de Francisco de Goya.

en esta época, también lo encontramos en el mausoleo de Gala Placidia en el templo de la Santa Cruz de Rávena, capital del Imperio de Occidente.

En ésta etapa, en las artes aplicadas del tallado del marfil, también encontramos figuras con alas. Podemos citar entre otras, la placa de la colección Trivulzio (Milán), considerado uno de los más bellos marfiles conocidos, que con un refinamiento y delicada elegancia representa el sepulcro redondo construido por Constantino sobre el Santo Sepulcro de Jerusalén.

Entre los siglos XI y XII, nace un arte al que se da nombre de románico. Este arte, como primer estilo internacional de la cultura occidental, representa el concepto de la unidad espiritual de Europa. Las nuevas técnicas constructivas, la fusión de la expresión, la belleza en las artes figurativas, la integración de todas las artes en la armonía de un estilo coherente, son aspectos que justifican la aceptación del estilo y el carácter que se le otorga como símbolo de la Europa unida espiritualmente.

El arte capital de este periodo es la arquitectura religiosa, aunque no duró más que un siglo pues, preocupados los artistas con la idea de estilizar las iglesias, acabaron por descubrir las ventajas que ofrecía el arco apuntado que daría lugar, poco más tarde, al llamado arte gótico.

La escultura adquiere en este periodo una importancia fundamental, pues se incorpora plenamente al edificio al que embellece. El escultor románico adapta sus figuras al marco arquitectónico que las soporta. Ello se evidencia particularmente en los tímpanos de las puertas, donde su figura circular obliga a los personajes a adoptar diferentes alturas, inclinando o agachando sus cuerpos.

El escultor románico se inspira en mil fuentes, tanto religiosas como profanas. En el comienzo del románico prevalecen las escenas del Antiguo y Nuevo Testamento, pero pronto el bestiario fantástico se apodera del mundo románico. Dentro de la galería de figuras de fábula, estas criaturas extrañas han poblado la tierra, habitado sus océanos y surcado sus cielos desde tiempos inmemoriales, sembrando el terror y el asombro de sus observadores. El origen de estos monstruos míticos es un misterio, como también lo son las razones que llevaron a su invención. Posiblemente fueran una forma de representar los miedos y las fantasías más profundas del hombre.

El románico sacraliza esta estética pagana, convirtiendo a los animales –reales o imaginarios– en portadores de virtudes o per-

versiones, por lo que aparecen en multitud de edificios de la época.

Es natural que de las obras de escultura románica, que son en su mayor parte decoraciones de monumentos, tengamos menos noticias literarias que de los grandes edificios que tratan de embellecer. Sin embargo, no faltan algunas referencias gracias a la iniciativa de los mismos escultores. Tal ocurre, con Gislebertus, que realizó, alrededor de 1135, la mayor parte de las esculturas de San Lázaro, en Autun (Francia).

El afán de simbolizar las perversidades que tenía este escultor románico lo muestra de forma explícita en la figura de Simón el mago de la Catedral de Autun. En el año 66 de la Era Cristiana cundió por todas partes la noticia de la hazaña trágica de Simón el mago. La crónica atribuía a Simón cualidades de mago por la forma de vida que llevaba y por sus costumbres un poco raras para la época. Simón trató de desvirtuar aquella aureola maléfica y quiso profesar la doctrina que predicaba los apóstoles Pedro y Pablo, ofreciéndoles dinero para que le bautizaran. Pero san Pedro ofendido rechazó la oferta y lo arrojó de su presencia.

Simón se sintió ofendido y juró vengarse del ultraje. Para ello se lanzó a una campaña de descrédito contra la fe cristiana. Quiso entablar una lucha contra los dos apóstoles en el campo de lo sobrenatural. Para ello mandó construir una elevada torre desde donde pensaba realizar un viaje del cielo a la tierra y probar así que podía volar. En el día señalado para el evento, en el circo y ante Nerón se lanzó el Mago desde la torre y comenzó a planear. Pedro musitó una oración y un mandato suplicando a Dios que lo abandonase. Desde ese instante Simón no pudo dominar sus movimientos y cayó a tierra rompiéndose una pierna. A los pocos días falleció. En recuerdo de esta hazaña, Gislebertus esculpió “La caída de Simón el mago” que se encuentra en un capitel de la catedral de San Lázaro en Autun.

En España encontramos testimonios de figuras aladas en la etapa final del románico, cuando sus formas se funden con las del incipiente arte gótico. Destacaremos en las artes aplicadas los talleres de marfil de León y Castilla que nos han dejado numerosas muestras del bien hacer de sus artistas.

Por ello, al ser también las alas, en el simbolismo cristiano, “la luz del sol que ilumina las inteligencias de los justos”, es lógico que aparezcan en el románico religioso en múltiples objetos. Un claro exponente de este aserto lo encontramos en el arca que contiene las reliquias de San Juan Bautista y San Pelayo de la Real Colegiata de San Isidoro de León.

Otro ejemplar de ésta teoría lo hallamos en Santo Domingo de Silos, en los capiteles de las columnas donde aparecen arpías (ave fabulosa con rostro de mujer y cuerpo de águila), aves y otros animalillos.

En el Libro de Alexandre, obra anónima española de la primera mitad del siglo XIII, que narra la vida de Alejandro de Macedonia (Alejandro Magno), el poeta castellano explota la leyenda y manifiesta simultáneamente su doble sentir de admiración y enjuiciamiento moral ante la doble condición del protagonista. Hombre de acción y hombre sabio, que alimenta una insaciable aspiración de saber que le empuja a sorprendentes empresas, tanto aventuras submarinas como la gesta de la vuelta al mundo por el aire. Esta expedición la llevó a cabo en un vehículo aéreo en alas de dos grifos hambrientos y como el mismo decía con



Mercurio volando de Jean Giambologna (siglo XVI).

el fin de “veer todél mundo cóm yazié o cuál er”. Este hecho quedó reflejado en el siglo XII en un retablo que está en la Basílica de San Marcos de Venecia.

El último arte que florece en la Edad Media, el llamado estilo gótico (siglos XII al XV), nos deja numerosas muestras del interés de los artistas de la época por las cosas del aire. Recordemos como la pintura gótica reduce la pintura mural, se pinta sobre tabla (retablos) y pasa finalmente al tríptico.

Generalmente, los artistas tratan temas religiosos; los pintores se esfuerzan por lograr la naturalidad y reproducir gestos y ademanes con exactitud, un poco exagerado hacia lo dramático.

Pero lo que ocurría en los cielos lo reflejaban los pintores de la época. Eran siglos

donde la brujería, la magia y la Inquisición estaban a la orden del día. Es también en estos tiempos cuando los artistas reflejan en sus obras artefactos voladores.

Así a principios del siglo XIV, el gran maestro de la escuela florentina que es Giotto, el verdadero iniciador de la pintura moderna, dibujó en su “Adoración de los Reyes Magos” una peculiar estrella con forma de bola de luz que dejaba una brillante estela a su paso. No cabe duda que de alguna forma en este cuadro el maestro quiso reflejar un ingenio volante.

Pocos años más tarde, Paolo Ucello –magnífico representante del Quattrocento italiano– se dedicó al estudio de los problemas de la perspectiva pictórica y nos ha legado una obra “La Thébaïde” en la que además de un Cristo Crucificado pintó una pequeña nave, que se desplaza siguiendo una curva imposible; también durante la etapa experimental de su carrera realizó un “San Jorge y el dragón” en la que como en muchas de sus pinturas se respira una atmósfera irreal que sugiere analogía con las creaciones de los modernos surrealistas.

Son muchas las representaciones religiosas en las que aparecen artilugios mecánicos volando. Entre los artistas italianos que nos han dejado muestras de éste simbolismo, podemos citar al fraile carmelita Fra Filippo de Lippi, que en su obra “La Virgen y San Juan Infante”, plasma una especie de platillo volante, con forma de cúpula, que no tendría mayor importancia si se tratase de un pintor contemporáneo pero sorprende al pensar que el citado óleo se pintó a mediados del siglo XV.

Este siglo XV, con el renacimiento artístico y científico, nos lega los trabajos del gran genio florentino, Leonardo de Vinci. Hombre de extraordinaria curiosidad, desea desentrañar la realidad, su apariencia y su sentido. De ahí que arte, ciencia y filosofía vayan en él estrechamente unidas. Aunque duda entre la escultura y la pintura, se siente especialmente pintor e ingeniero.

Leonardo, en su faceta científica, concibió y entrevió la posibilidad del vuelo artificial. Creyó en la posibilidad de imitar el vuelo de los pájaros: conclusión a la que llegó por las numerosas observaciones del comportamiento de los mismos y el estudio profundo, racional de su anatomía. Estas teorías las plasmó en numerosos dibujos de notable originalidad. Leonardo como consecuencia de esos estudios del vuelo de las aves realizó diversos proyectos de máquinas voladoras, que llaman la atención por lo avanzado de sus concepciones, pero no se tiene noticia que el genial florentino intentara nunca llevar a la práctica sus elucubraciones teóricas sobre los ingenios aéreos.

Dos dibujos entre los muchos dejados por Leonardo, tienen una importancia particular: el esquema de un helicóptero y el de un paracaídas. Como pintor de la aeronáutica, además de los numerosos dibu-

jos que nos ha legado, una obra “El dragón alado se arroja sobre el león” en la que una vez más Leonardo de Vinci deja constancia de su genialidad para el dibujo.

Rafael Sanzio de Urbino, “Rafael” en el arte, quizás el pintor que mejor representa la perfección del clasicismo, también nos ha dejado una muestra iconográfica aeronáutica. En su obra “Visión del Todopoderoso” de Florencia imaginó a Cristo como Júpiter flotando en el aire, rodeado de los Cuatro Evangelistas.

En pleno siglo XVI, Antonio Allegri, más conocido por Corregio, parece deleitarse en los cuerpos redondeados de los ángeles y de los cupidos. Además de la pintura religiosa, muy numerosa, a Corregio hay que conocerle también por sus cuadros profanos, donde muestra su nota poética y sensual. Su obra “Danae” (Galería Borghese), destaca por la tierna sensualidad y por el delicado claroscuro y en ella un genio alado retira las ropas que cubren a la diosa griega preparándola para las bodas celestes. También el pintor de la escuela veneciana Jacopo Robusti “Tintoretto”, con su desmesurada producción y el carácter dramático y trágico de sus composiciones nos ha dejado muestras de iconografía aeronáutica. Estas alegorías las podemos contemplar en sus obras “San Jorge y el dragón” (1555), o en “El origen de la Vía Láctea” (1577–79).

Sandro Botticelli, pintor renacentista italiano de la escuela de Florencia, segunda mitad del Quattrocento, sintió la tendencia de transformar en mito y alegoría los temas narrativos y en su última época (1485), pintó por encargo de Lorenzo de Médicis, tres tablas para decorar su villa de Castello. “El Nacimiento de Venus”, la más clásica de las tres tablas, representa en un paisaje idílico a Céforo, hijo de Eolo, siempre representado como un hermoso joven alado, que arroja flores; completa la tabla su esposa Clora a quien transporta por el aire y la figura principal la diosa Venus. El desnudo cuerpo de la diosa delata languidez frente al compacto grupo de los Céfitos.

La escultura del Renacimiento se remonta al siglo XIII, siendo en los siglos XIV y XV cuando alcanza su mayor esplendor, cuando el desnudo idealizado y el interés por la naturaleza se inspiran en los cánones clásicos y donde las temáticas se diversifican (mitología, religión, leyendas etc.)

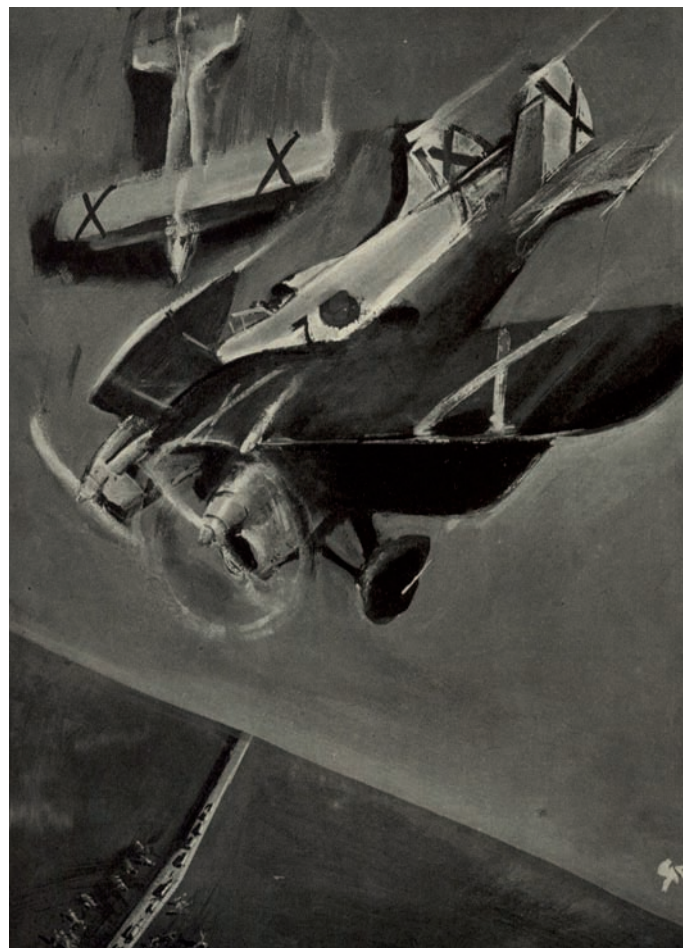
Andrea Cione, “Verrocchio”, escultor florentino, discípulo de Donatello, esculpió (1472) un “Cupido” de bron-



Grifo portaestandarte del Palacio Grisoli (Siena)

ce, –fundido para una villa de veraneo de los Médicis–, que se caracteriza por la delicadeza de su artesanía.

Otro escultor que ocupa un lugar destacado en la historia de la escultura por la excelencia y perfección de sus obras es el florentino Benvenuto Cellini. Es digno de destacar que el bronce más importante de los realizados por este artista sea precisamente una figura alada “Perseo y la Medusa” (mediados siglo XVI). La obra, una escultura de 3,2 metros de altura, se alza sobre un pedestal de mármol decorado con tres figuras de bronce dentro de unas hornacinas. En una de ellas figura Mercurio dando lec-



Aviación Legionaria de Mario Sironi

ciones de cómo volar a Perseo. Con esta obra Cellini, está a la altura de Miguel Ángel y es la que le ha dado mayor fama, no sólo por su belleza sino también por la complejidad de su ejecución.

Por ésta época, en España, también encontramos muestras iconográficas aéreas. Concretamente en Granada, en el Palacio de Carlos V, importante aportación cristiana a la belleza monumental de la Alambra, el arquitecto P. Machuca, colocó en las paredes laterales de la fachada principal frente a la Alcazaba, las figuras aladas de las diosas Fama y Victoria.

En Francia, un pintor desconocido realiza en 1460, el retablo del Prieure de Saint Hippolyte de Vivoin, en el que aparece una imagen conocida popularmente como “Virgen del helicóptero”. En esta pintura se ve a la Virgen con el Niño Jesús en los brazos, sostiene en sus manos una esfera de hierro atravesada diametralmente por una varilla de madera, que en uno de sus extremos lleva fijadas cuatro aletas en forma de cruz. La idea del pintor al colocar ésta especie de molinillo en las manos del Niño era la de representar a Jesús como un niño terrenal, para romper así con la tradición pictórica de representarlo excesivamente idealizado. Hasta entonces nadie se había atrevido a representar al Niño Jesús jugando con un molinillo. Este juguete del cuadro, una especie de helicóptero se adelanta casi cinco siglos a su hermano mayor el helicóptero del siglo XX.

Los artistas del siglo XVIII, iniciaron la reflexión sobre la decadencia de su mundo y trataron de investigar las culturas pasadas donde creían encontrar la pureza y moral perdidas. En París, a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, se origina un rechazo al arte Rococó paralelo al que surge en contra de la aristocracia a la cual representa. Se produce una vuelta al orden propulsada por la clase media ilustrada que tenía nuevas pautas morales. La Revolución Francesa le da un nuevo contenido reafirmando como modelo estético pero sobre todo como modelo ético. Nace lo que Winckelmann denomina neoclasicismo, es decir: una aproximación a la cultura grecolatina más rigurosa.

A principios de ese siglo encontramos a un brasileño, Bartolomé Lorenzo de Guzmán, considerado como el inventor de los aeróstatos, que en Lisboa en 1709, experimentó una máquina voladora que se ha querido ver como un globo de aire caliente. Así, nos lo muestra Bernardino de Souza de Pereira en el óleo titulado “Demostración de un globo por el Padre Bartolomé L. de Guzmán ante Juan V de Portugal, M^a Ana de Austria y el Cardenal Conti”.

Muchos años tenían que pasar hasta que, en Annonay, los hermanos Montgolfier fabricaran un globo.

Se probó con éxito, el 4 de junio de 1783. Este experimento quedó registrado para la historia en un coloreado grabado en el que se muestra la primera ascensión pública de un globo de aire caliente.

El indescriptible entusiasmo suscitado por el éxito de los hermanos Montgolfier irradió a muchos lugares del mundo. En Francia incitó la curiosidad de los físicos de París. Por este motivo la Academia de Ciencias aceptó la propuesta de un joven físico, el profesor Charles, que deseaba realizar la proeza de los Montgolfier. Se asoció con los hermanos Robert y juntos

construyeron un globo de seda impermeabilizada de pequeño diámetro, muy pequeño si se compara con el de los Montgolfier. La diferencia entre ambos aeróstatos era que este se llenó con hidrógeno en lugar de aire caliente. El 27 de agosto de 1783 desde el Campo de Marte de París se elevó el globo.

Como se ve, el triunfo de la aerostación marchaba a las mil maravillas y por ello, podemos decir que una característica muy acusada de finales del siglo XVIII fue la admiración que mostraba el público hacia la aerostación. Por ello, no es de extrañar que la Literatura, las Bellas Artes y las Artes Aplicadas, se apropien de la nueva técnica y contribuyan a su divulgación. Este entusiasmo de la gente, se traduce por la producción de innumerables objetos que materializan de alguna forma la nueva conquista.

En España, el nuevo invento llama la atención tanto de los técnicos como de los artistas, siendo estos últimos los que lo plasman en sus obras. El primer testimonio pictórico-aeronáutico español, lo hallamos en el grabado al aguafuerte de la hazaña de un aviador extremeño llamado José Patiño. En dicho grabado (1784) aparece un extraño artefacto bautizado como "Pez Aerostático" volando de Plasencia a Coria. En este mismo año, el pintor Isidro Carnicero imagina con humor una Fiesta de Toros en el aire y graba el enfrentamiento de un toro y un picador suspendidos por dos globos.

En Inglaterra, el aerostero George Biggins realizó una salida en globo desde St. Georges Field. El pintor inglés Julio César Ibbetson reflejó el evento legándonos un óleo "El ascenso de George Biggins en el globo de Lunardi" en el que podemos ver el globo, los mástiles para guiar el ascenso y un obelisco.

En Italia, el veneciano Juan Bautista Tiepolo, pintó los frescos de la Iglesia de los Carmelitas Descalzos de Venecia y



Atómica Melancólica de Salvador Dalí (1945).

aunque la obra se perdió, por un bombardeo aéreo en 1915, se conserva el boceto de la "Traslación de la Santa Casa de Loreto" (1743-45), que preparó para la composición destinada a la iglesia.

A finales de siglo encontramos a Claude Michel "Clodion", escultor francés, que realiza grandes esculturas de estilo un poco frío y muy influenciado por la antigüedad grecorromana. Por el contrario, sus terracotas, pequeñas y de gusto rococó, están llenas de vida y movimiento. La única obra de ambiente aeronáutico que conocemos de éste artista francés es la que le encargó el rey Luis XVI para el monumento dedicado a los vuelos en vehículos más ligeros que el aire. En 1784, Clodion presentó en barro cocido, un boceto de estilo rococó, en el que están representados unos niños alados, una diosa trompeta en mano y el rey de los vientos Eolo que celebran la llegada de un globo de aire caliente.



Retrato de Torres Quevedo de Joaquín Sorolla

Recordemos como hasta la revolución francesa, el aeróstato fue, junto a los juegos artificiales, la atracción obligada de las fiestas populares, pero a partir del año 1794 los franceses deciden emplear el globo cautivo para fines militares. Esta nueva aplicación, utilizada en la Batalla de Fleurus, quedó reflejada en la acuarela de N.J. Conté "El Globo cautivo en el sitio de Mayence".

El siglo XIX conoce la expansión definitiva de la Aerostación y es el momento en que los globos comienzan a participar en el campo científico. Dado el espíritu aerostero que reina

en este siglo, no es de extrañar que los artistas se interesen por plasmar en sus obras estas nuevas máquinas aéreas. Una aventura privilegiada comienza a la vez para los aviadores y para los artistas. Un nuevo cielo, finalmente, es descubierto donde se puede volar sin caer. Buena parte del siglo XIX y del siglo XX, pueden ser consideradas como el período de las grandes "proezas aeronáuticas" y como es lógico, cada proeza tiene su artista, pues la aeronáutica y el arte moderno son contemporáneos.

Refiriéndonos a España, Francisco de Goya, no es ajeno a ésta corriente y plasma este espíritu en un grabado al aguafuerte (1816) titulado "Modo de volar" de la serie de Los Disparates, en el que el artista aragonés recrea el viejo sueño de volar.

Pero Goya también se sintió atraído por la aerostación. Tenemos constancia de dos obras aerostáticas suyas. Un aguafuerte, titulado "El Globo", en el que se muestra una ascensión con numeroso público presenciando el espectáculo, siendo el globo la figura principal del cuadro y el óleo sobre lienzo "Globo Aerostático" de magnífica factura.

En Francia, el pintor, Eduardo Manet, que rompió con la pintura tradicional y que escandalizó a sus contemporáneos por sus atrevidos desnudos, tampoco pudo sustraerse a la moda de pintar temas aerostáticos. Así, este precursor del impresionismo, cuando en 1862, inició un nuevo ciclo de su carrera, simultaneó el pintar óleos, con realizar aguafuertes iniciando con ellos su notable actuación de grabador. Entre sus obras encontramos dos, de carácter aeronáutico, "El Globo", litografía en la que muestra una fiesta popular con aeróstato y el cuadro al óleo "La Exposición Universal. París 1867".

Durante la segunda mitad del siglo XIX, Gaspar Félix Tournachon "Nadar" realiza un número considerable de ascensiones

por toda Europa. Nadar fue además pionero de la fotografía aérea a quien el arte y la ciencia fotográfica deben mucho. Las primeras fotografías aéreas llevan su firma; pero Nadar, no solo era fotógrafo, era también pintor y escritor. Su cuadro al óleo "La partida del globo" (1871), refleja las esperanzas del asediado París esfumadas con la evasión del ministro Gambetta, desde Montmartre, para hacerse cargo de la defensa nacional francesa.

Odile Redon, simbolista francés, nos ha dejado una litografía, "El ojo como un globo extraño se dirige hacia el infinito" (1882), que es un tributo a su pasión por lo extraordinario y lo sobrenatural. Otro simbolista importante fue Pierre C. Puvis de Chavannes, que muy tempranamente se dirige hacia un género pictórico que ya habían abandonado los impresionistas. En 1870, pinta el cuadro al óleo "El Globo" en el que una mujer de negro simboliza, París, que asediado en la guerra franco-prusiana, se comunica con el exterior por el aerostato.

Otro artefacto aéreo, el dirigible, ha encontrado en los artistas motivo de inspiración dejando muestras en numerosas obras. Arquitectos, como Mario Sironi o Aldo Rossi dieron mostraron su talento en dos grabados, que aunque muy separados en el tiempo, expresan la exaltación de la máquina y de la técnica moderna. Pertenecen a la escuela futurista que tan profunda huella ha dejado en la denominada "aeropintura".

En el certamen de pintura de la Exposición Internacional de Barcelona de 1929, participó Jaume Mercadé con un óleo sobre lienzo con motivo aéreo. Presentó el vuelo de un dirigible, presumiblemente un Zeppelin, sobre una ciudad española.

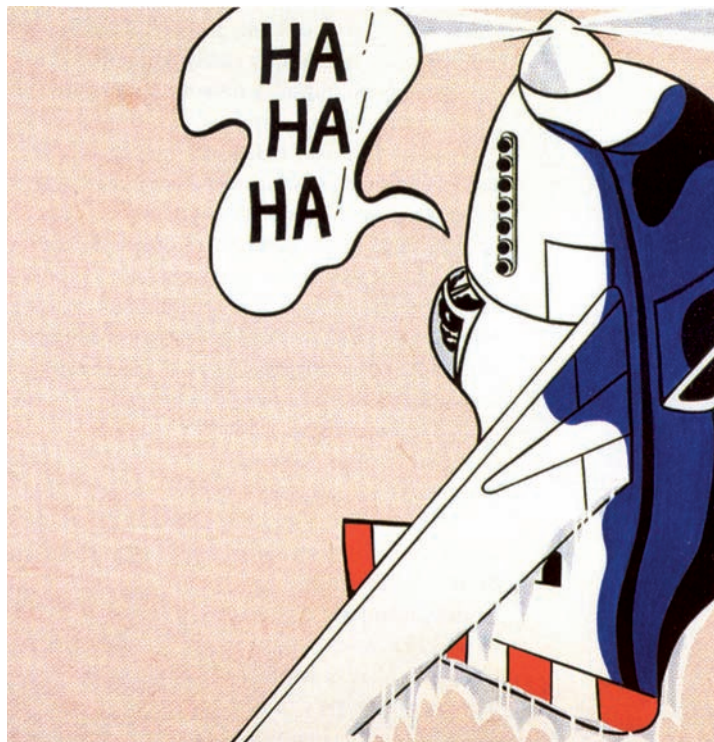
Desde que en 1903 los hermanos Wright, tras colocar un pequeño motor sobre una estructura de bambú y tela, lograsen recorrer volando algunos centenares de metros, la conquista del aire, en poco tiempo, consiguió progresos gigantes. Este vuelo, aunque realizado en Estados Unidos, tuvo en Europa una enorme repercusión, a la que contribuyó, de forma significativa, los numerosos mecenas que ofrecieron premios para contribuir al desarrollo de la aviación.

Francia, pionera en la aeronáutica, crea numerosas fábricas de aviones. Entre las creadas podemos destacar la de los hermanos Voisin, que pueden ser considerados como los primeros constructores de aeroplanos del mundo. Un amigo de los Voisin, el pintor Francois Alaux, fijó en 1908, sobre una tela "Atelier des frères Voisin", la imagen de dicha fábrica. En el

óleo, además de un taller de la fábrica Voisin, retrató a ilustres personajes de la incipiente aviación francesa.

Otro francés, Robert Delaunay, pintor abstracto, se siente atraído por el color, las formas y el espacio. Como justo en estos años se estaba desarrollando la aviación, una forma real del movimiento, Delaunay es sensible a ello y acabó interesándose por los temas aeronáuticos. A uno de los héroes de la aviación dedicó algunos de sus cuadros, entre los que destaca su tela "Homenaje a Bleriot".

Paul Klee, pintor suizo, acuarelista y aguafuertista, considerado como uno de los representantes más originales del arte moderno, ha dejado unas obras que muestran el dominio de unas cromáticas delicadas, usadas para crear composiciones sencillas y semiabstractas o incluso efectos que le asemejan a mosaicos.



Live Ammo (Ha, Ha, Ha) de Roy Lichtenstein (1962)

Sus dibujos de inspiración aeronáutica como sus "Aviones-pájaro" (1918) y su "Globo Rojo" (1922), manifiestan su obsesión por el vuelo.

Se ha dicho que el arte, era el hombre añadido a la naturaleza, pero en el período entre las dos guerras mundiales se podía completar la fórmula por "añadido a la técnica". Como escribe Le Corbusier "el avión, en el cielo, lleva nuestros corazones por encima de las circunstancias ordinarias. El avión nos ha dado vista de pájaro".

Y es, este periodo entre guerras, la época del nuevo realismo en pintura y simultáneamente la de la expansión y desarrollo de la aviación, tanto civil como militar. Numerosos artistas se aplican con sus obras en demostrar la excelencia de la nueva técnica. Por lo que a pintura se refiere, el avión y su entorno ha suscitado desde siempre toda una legión de es-

pecialistas que, sin embargo y salvo importantes excepciones no pasan de ser considerados como artesanales pintores de género. Otros como Georgein, se han acercado a la aeronáutica de forma marginal, aunque su resonancia cultural haya sido infinitamente mayor.

Esta época es la escogida por Miró para realizar su Collage (1928) "Par avion"; más tarde, Miró ofrecerá su "Libélula de alas rojas" y su proyecto de "Maqueta decorada del Concorde" como contribución de su arte a la nueva técnica.

Con Picasso, nació una nueva forma de pintar, el cubismo; es de destacar que también los cubistas se interesaron por los temas aeronáuticos. Uno de los más destacados podría ser Roger de la Fresnaye. Su "Conquista del cielo", en la que el pintor aparece con su hermano discutiendo en una mesa y un globo alejándose de este mundo, es un óleo sobre lienzo en el cual observamos que junto a unos colores vivos, apenas hay contornos, pues es una obra basada en el poder constructivo y especializado del color.

Una vez más, el arte ha tomado como modelo a la aviación. El arquitecto mexicano Juan O'Gorman, atraído por el movimiento muralista decoró con murales al fresco y al temple numerosos edificios. En 1937, realizó al temple la historia de la aviación, desde las leyendas hasta los sueños por volar, en los murales del Aeropuerto Internacional de México.

Joaquín Sorolla, pintor español de tendencia impresionista, supo captar la luz del Mediterráneo de forma única, sobre todo en escenas de pescadores y playas. Cultivó el retrato al óleo y cuando realizó el de Torres Quevedo, eligió como fondo un tema aeronáutico, un dirigible.

Llegado este momento, cabe preguntarse: ¿Es la guerra aérea un tema de inspiración para los artistas? La respuesta es sí, ya que la aviación tiene riesgo y el riesgo vende bien. Por ello, no es de extrañar que se hable mucho más de Icaro que de Dédalo. Picasso así lo considera en su decorado "Icaro siempre recordado" que pintó para el ballet de Serge Lifar "Opera" en 1962.

Por esa misma razón, no es de extrañar que la Primera Guerra Mundial haya dado mucha y muy buena pintura. Así podemos citar a los franceses Dunoyer de Segonzac, el ya citado La Fresnaye, hasta Jean Cocteau y Paul Iribe, que han contribuido con sus obras pictóricas aeronáuticas a elevar al máximo nivel este tema artístico.

También en las Islas Británicas hay importantes artistas de temas de guerra aérea. Podemos citar: al inglés Turnbull que nos ha dejado un impresionante "Último combate de Richthofen" y al irlandés

John Lavery, cronista–pictórico oficial de la Armada inglesa, en la guerra. Lavery, nos ha dejado testimonios claros de su buen hacer y de sus excelentes maneras de pintor. “Un Aeródromo en 1918” y sobre todo “Un convoy, Mar del Norte” son dos de sus mejores obras sobre el tema.

No cabe duda que representar, en una superficie plana, la impresión física y psíquica del entorno aéreo y de forma asequible al espectador, es la regla de oro para valorar una pintura aérea. Sentir la atmósfera, la velocidad, la libertad, captar lo inefable del vuelo es la apuesta de los llamados futuristas italianos, que más o menos postergados u obsoletos intentaron lo imposible.

Entre estos artistas, podemos destacar a Gino Severini, pintor que se acercó al orfismo (impresionismo dinámico) y al cubismo y que con su tela “La Guerra” de 1915, hace al avión protagonista de su obra; otro gran representante de ésta tendencia es Mario Sironi que nos ha legado su guache–collage “Aeroplano amarillo con paisaje urbano”, una de las primeras representaciones de aviones que se realiza en el ámbito del futurismo y que luego tendrá en la aeropintura un amplio desarrollo temático.

Por otro lado, cuando nació el movimiento pictórico Dadá, fue el collage la forma de expresarse de los pintores por lo que esta técnica tenía de visión transgresora de la realidad. Su máximo representante Max Ernst, realizó en 1920 una obra sin título (aunque algunos la llaman “El avión asesino”) que es un collage con recortes de láminas de anatomía o de ciencias naturales y con ilustraciones de novelas folletinescas. En el collage aparece el tema del herido de guerra que Max tratará repetidas veces y con él construyó un mundo fantástico y sobrecogedor que presagiaba el surrealismo.

También la Segunda Guerra Mundial inspiró de forma notable a los artistas. Así, los ingleses nos han dejado obras de un interés especial. Frank Wooton, pintor que participó activamente en la guerra alistado en la RAF, nos legó unas pinturas que son fieles reflejo de su participación activa en el conflicto. Pero, no cabe duda, que la obra más importante sobre este episodio bélico, la materializó Paul Nash que, combatiente en la contienda, sus obras no son una apología de la misma. Su óleo “Defensa de Albión” de 1942, es una muestra de cómo entendía este artista la pintura y la guerra. Su cuadro que parece más una acuarela que un óleo, muestra un avión del Mando de Costa inglés con sus perfiles desfigurados, sobrevolando un mar encrespado.

El pintor español Salvador Dalí, genio universal, personaje excéntrico, extravagante, polifacético y original, en su pintura surrealista recreada en un mundo de fantasía, a la que él mismo denominó, método paranoico–onírico, nos ha legado una obra de temática aérea “Atómica



Figuras aladas de Lynn Chadwick.

melancólica”, pintada en Norteamérica en 1945, para recordar el lanzamiento de la bomba atómica.

Otro español universal, Pablo Ruiz Picasso, pintor, grabador, escultor, ceramista, muralista, escenógrafo y figurinista español, manifiesta su genio indiscutible de artista revolucionario del siglo XX en la variedad de etapas que constituyen su evolución artística: épocas azul y rosa, época cubista, periodo neoclásico, época surrealista y periodo expresionista. De su época cubista es el óleo ovalado “Nuestro porvenir está en el aire” (1912), homenaje irónico, a su nueva amante Eva.

Antonio Gaudí, hoy icono cultural en todo el mundo y uno de los arquitectos mo-

deros más admirado, también se dejó tentar por la idea del vuelo. Cuando en los albores del siglo XX, proyectó la finca Güell, lugar de retiro y de prácticas de equitación, en la reja de hierro de la entrada colocó un dragón alado, que aún se conserva. Este dragón es un prodigio del arte sobre metal, retorcido y soberbio. Asimismo, Gaudí en la Casa Batlló, en el remate de la fachada ondulante y sinuosa, colocó otro dragón alado, que puede ser el vencido por el mitológico San Jorge.

En los años cincuenta del siglo pasado, apareció en Inglaterra y Estados Unidos, como contraste con el expresionismo abstracto, el Pop –Art. Arte popular inspirado en los “comics”, en el cartel publicitario y en la fotografía de consumo. En el Pop americano destaca Robert Rauschenberg, artista que realiza grandes obras tridimensionales colocando en sus cuadros los objetos más vulgares y despreciados como clavos oxidados, gallinas disecadas, almohadones viejos, etc. y que utiliza fotografías de prensa trasladadas mediante frotamiento a una superficie previamente encerada. Esta técnica nos la muestra en su obra con ambientación aérea “Tracer”, en 1972.

Otro artista de esta escuela es el norteamericano, Roy Lichtenstein; artista gráfico, escultor y pintor, que se inició en el Expresionismo abstracto para –después elegir las historietas ilustradas– “comic” como principal tema de sus obras, ejecutadas con el mayor cuidado mecánico y gráfico e inundadas de colores chillones. Desde el punto de vista aeronáutico este gran artista, nos ha dejado varias obras entre las que se pueden destacar los óleos “Tex”, “Whaam” y el Live Ammo (Ha, Ha, Ha), quizás sea la obra más conocida de este autor.



Pegaso de Juan Oliveira (1982).

En 1978, el mexicano, Abel Quezada, pintó el óleo sobre lienzo “El paso del Cuatro Vientos” sobre el que el propio autor se justificaba imaginando que el Cuatro Vientos nunca había caído y que seguía volando con Barberán y Collar.

Entre los pintores españoles contemporáneos que dedicaron sus pinceles a recrear la aviación, citaremos al académico gallego, Fernando Álvarez de Sotomayor. Su lienzo, en el Cuartel General del Aire, pintado al óleo, “La gloria del aviador”, que según Francisco Portela “representa el momento en que el cuerpo muerto y casi desnudo de un piloto es recogido por un ángel de formas un tanto femeninas –¿la Gloria o la Inmortalidad?– que llevando una corona de laurel en la mano derecha, parece ascenderlo a los cielos; al fondo, se ve un biplano Breguet XIX, el aparato más utilizado por los aviadores españoles entre 1927 y 1936, que cae envuelto en llamas, luciendo en las alas el distintivo bicolor de la Aviación española; en la parte baja se abre una breve alusión al paisaje, en el que se ve un río”.

Victoriano Pardo Galindo, pintor madrileño, considerado uno de los más destacados representantes de la pintura figurativa tradicional de nuestra época, nos ha legado (1956), los frescos de la bóveda del Salón de Honor del Cuartel General del Aire, que son un homenaje al mundo de la aeronáutica

“Vuelo de la Paz”, también colgado en el Cuartel General del Aire, es un óleo sobre lienzo del pintor José Sánchez Carralero, que muestra varias figuras infantiles a bordo de un globo. Ésta composición de rico colorido y acentuado expresionismo es la nota característica de éste artista leonés y con el que ganó el Premio Ejército del Aire en 1978.

El pintor y escultor español Joaquín Vaquero Turcios, –que estudió en Roma, Arquitectura y simultáneamente perfeccionó la técnica de la pintura al fresco, de la vidriera y del mosaico–, centra su actividad pictórica en la pintura mural, en general, de carácter figurativo. Entre sus obras destacan los murales de la antigua Universidad Laboral de Córdoba, el Monumento al Descubrimiento de América de Madrid y desde el punto de vista aéreo, el Astronauta del antiguo INI y los murales del Cuartel General del Aire. El mural izquierdo del Cuartel General del Aire, parece representar unas siluetas de aviones luciendo en el extremo superior izquierdo las siglas AER, y el derecho se refiere al Cosmos y está compuesto por una combinación de formas curvas y líneas rectas, de contrastado cromatismo.

Cuando en abril de 1961, Jouri Gagarin efectuó la primera órbita a la tierra, entró a formar parte de la historia. Los artistas lo tomaron como modelo para sus retratos. Desde Picasso, Nadia Leger hasta el tríptico de Wukolow en 1981 dejaron reflejo de su personalidad en sus obras.

También otros astronautas como Alexei Leonov (primer hombre que efectuó un paseo espacial), como Alan Bean (uno de los hombres que paseó por la luna) tienen un lugar en la historia de la aventura espacial y de la pintura.

Y ha sido un artista francés Jean Cocteau, vanguardista de la literatura, del cine y de la pintura, el que nos ha dejado la visión del aire y del espacio, en los grandes paneles que pintó para la exposición “Tierra y Cosmos” de París de 1958.

Por último, Julián Calatrava, joven pintor actual, pero ya consagrado, ha querido acercarse al mundo del aire pintando magníficos cuadros acrílicos sobre el paracaidismo.

Respecto a la escultura podemos decir que los más grandes artistas de todos los tiempos han dejado muestras de su interés por el vuelo, por la máquina aérea, en definitiva, por dejar constancia de la gran aventura del hombre por la conquista del cielo.

No cabe duda que el arte con mayor capacidad representativa de la Aeronáutica y la Astronáutica es el cinematógrafo. Ningún otro ha sido capaz de expresar de modo tan convincente el ritmo rapidísimo de la aviación o de la exploración del espacio. La aparición del motor de explosión, con sus aplicaciones dinámicas del automóvil y el avión sugirió a los artistas de las Bellas Artes la posibilidad de transformaciones expresivas de una mayor movilidad en los estilos, tanto en la pintura, como en la escultura.

En realidad, la tendencia dirigida a expresar el movimiento aún utilizando medios estáticos ha existido desde los albores del arte, pero solamente en los estilos más de vanguardia se ha aplicado a las artes plásticas, mostrando figuras en movimiento.

Curiosamente, los ambiciosos propósitos de las nuevas escuelas de arte lograron su mejor expresión, no en la pintura, que permite fácilmente la representación simultánea, –o en secuencias sucesivas–, del desarrollo de un movimiento, sino en la escultura, a través de sugerencias simbólicas y de formas sumamente estilizadas, empleando lo mismo piedra o metal que nuevos materiales plásticos transparentes.

Quién esté familiarizado con la Historia del Arte recordará la eclosión del arte escultórico de expresión dinámica que, partiendo del impresionismo de Rodín, Carpeaux y Menier, derivó hacia el expresionismo de Bourdelle, Epstein o Marini.

Augusto Rodin, quizás el más grande de los escultores del siglo XIX, cultivó desde el realismo, al expresionismo pasando por impresionismo. Sus creaciones están llenas de movimiento, de energía, de acción. Para este artista francés, la escultura es una forma de asomarse al mundo, de narrar lo sentido. Su “Hombre primitivo”, o “El beso” dan idea de la evolución del escultor. Como casi todos los grandes artistas, Rodin no pudo sustraerse a la moda

de realizar una obra relacionada con la aeronáutica. La “Caída de Ícaro, que se conserva en el Museo Rodin de París es la muestra más representativa.

Por otro lado, si recordamos como el romanticismo permitió a los escultores del siglo XIX liberarse de los modelos del pasado y esculpir obras basadas en la imaginación y en las emociones. Carpeaux, artista tardo-romántico, contribuyó a la ornamentación de la Ópera de París, con una obra “La Danza” que es un relieve con un baile de ninfas alrededor de un genio alado. La obra tiene un gran dinamismo y las figuras, tratadas con gran naturalidad, expresan gran alegría, mediante rostros y miradas llenas de picardía.

Un escultor realista puro lo encontramos en el español Josep Campeny Santamaría. En Barcelona, a finales del siglo XIX, recibió sus primeras clases en la escuela de la Lonja, y posteriormente en París. La calidad de sus obras que mantienen la tersura, el estudio de volúmenes y la nobleza de su composición hizo que le encargasen numerosas obras para la ciudad de Barcelona, entre las que destacan las Fuentes de la Canota, del Noi dels Càntis y del Trinxeraire. También realizó con su estilo peculiar una escultura aeronáutica. El artista presentó en 1918 el boceto del monumento que el Real Aero Club de Cataluña pensaba erigir en memoria del héroe de la travesía Barcelona–Palma, Salvador Hedilla

Constantin Brancusi, escultor de origen rumano y considerado como uno de los grandes artistas del siglo XX, influyó profundamente en los nuevos conceptos de la pintura y de la escultura. Sus primeras obras muestran la influencia de Rodín y de los impresionistas, pero a partir de 1908 deriva a una evolución más personal simplificando las formas de sus esculturas. En 1928 realizó “Pájaro en el espacio”, cilindro largo y estilizado de metal pulido, cuyas líneas recuerdan la curva del ala de un pájaro.

El escultor sevillano, oficial de Infantería, Manuel Delgado Brackembury, legó a su ciudad numerosas obras que son orgullo de la misma. Muy joven, en 1913, le encargaron los leones de la Fuente del mismo nombre en el Parque de María Luisa, que en 1957 fueron sustituidos por deterioro, por los de otro escultor. Asimismo, es autor por encargo para la Exposición Iberoamericana de 1929, de la Fuente de Sevilla, la Cibeles sevillana, como se la llama.

La Aeronáutica española también tiene obras suyas. Entre ellas podemos citar el monumento erigido a las Víctimas de la Aviación Española en 1919, en la confluencia del Parque del Oeste y la calle Ferraz y cuya copia está en la Moncloa, frente al Cuartel General del Aire. El original se encuentra en el Museo del Aire. También en su tierra encontramos una obra suya de carácter aeronáutico “Mujer Alada”, frente a la entrada de la desaparecida Base Aérea de Tablada .

Palma de Mallorca, quiso conmemorar la hazaña del vuelo de Salvador Hedilla, erigiéndole un monumento. Se convocó un concurso y de los proyectos presentados resultó ganador el realizado por el escultor Pascual Thomàs Jofre. Costeado por suscripción popular, se inauguró el 31 de diciembre de 1929. Consiste en un bloque de piedra, de unos dos metros de altura, con un águila a punto de iniciar el vuelo y el rostro de un hombre, más bien de un ángel, que simboliza a Hedilla.

La aparición del futurismo en la escena artística y cultural europea al comenzar el siglo XX, marca el nacimiento de una ideología de vanguardia. El espíritu de ruptura del futurismo, revolucionó el mundo del arte y reavivó el interés por la escultura que había permanecido en segundo plano en épocas anteriores. El futurismo italiano en la tanto en la pintura como en la escultura, aportó dinamismo y percepción de movimientos a los principios cubistas de descomposición de perspectivas.

Uno de los más destacados escultores futuristas podemos decir es el italiano, Mino Rosso, representante de la búsqueda estilística situada entre el post-cubismo y el Art -Déco. Sus obras de factura aeronáutica dan idea del espíritu inconformista del artista.

Umberto Peschi, con su aero-escultura en madera "Simultaneidad del aviador" de 1939, expresa, de forma clara, los medios de sobrepasar las fronteras de la realidad plástica y de vivir las fuerzas ocultas del idealismo cósmico.

Para conmemorar la hazaña realizada por Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, en su histórico vuelo de Palos a Buenos Aires en el Plus Ultra, el pueblo argentino donó dos esculturas. Una se colocó en la Costanera bonaerense y la otra en el muelle de las carabelas de Palos de la Frontera. Agustín Riganelli, fue el escultor elegido para realizarlas. El artista argentino, hombre hecho así mismo, demuestra desde sus primeras obras ese gusto innato, ese sentido de la forma, esa percepción de la psicología en sus personajes, que forma parte, sin duda, de la inteligencia del artista intuitivo. Los dos Ícaros que realizó para conmemorar las efemérides del vuelo demuestran su gran talento y su gran fuerza interior.

En Montevideo, encontramos el monumento que el pueblo uruguayo levantó como homenaje a la comunidad aeronáutica. José Belloni que por aquel entonces, pese a su juventud, ya daba muestras de su genio creador y de su capacidad artística excepcional, fue el encargado de realizarlo. Su obra, de bronce, representa a una figura de mujer alada que empuja el horizonte.

En España, en Lalín (Pontevedra), se alza el monumento emblemático que el municipio dedicó a Joaquín Loriga, héroe malogrado de vuelo Madrid -Manila que realizó en 1926. Cuando meses más tarde sufre un mortal accidente, sus paisanos como homenaje le erigen este monu-

mento. El artista elegido fue Francisco Asorey González, cuyas obras se caracterizan por la tendencia regionalista que le lleva a buscar las formas primitivas de su Galicia natal para más tarde desembocar en el poscubismo. En ésta etapa, 1933, de tratamiento intelectual de los seres, todavía se espiritualiza más, hasta conseguir la pura geometría, que aplica en el monumento a Joaquín Loriga, cuya forma parece mera cristalización de su material granítico.

El vallisoletano Rafael Sanz Rodríguez, ha dejado numerosas muestras de su arte. No sólo en la ornamentación del edificio del antiguo Ministerio del Aire, donde todos los elementos decorativos de piedra son obra suya, sino que, además, en su producción figuran los bustos de García Morato (Málaga), de Haya (Bilbao) y de Vives (Igualada); asimismo suyo es también el monumento de la puerta de entrada de la Academia General del Aire (Santiago de la Ribera) y el dedicado a los Caídos de la Aviación que se levanta en la Base Aérea de Cuatro Vientos, junto a su histórica Torre.

El gran artista mallorquín, Jaime Mir Ramis, antiguo Director de la Escuela de Bellas Artes de Baleares, es el autor de las tres obras de trasfondo aeronáutico de la Base Aérea de Son San Juan, de las que su "Ícaro" es la más significativa.

La gigantesca estatua de Leonardo de Vinci, que todos los viajeros encuentran al llegar al Aeropuerto Leonardo da Vinci (Fiumicino, Roma), fue esculpida por el búlgaro Peikov. Rodolfo Essen Peikov, escultor contemporáneo, que realizó esta escultura en bronce, en homenaje al considerado primer ingeniero aeronáutico de la historia.

En la segunda mitad del siglo XX, la escultura es continuación de la de vanguardia del primer tercio del siglo; muchos de las grandes artistas de la época continuaron su producción sin grandes cambios. Junto a los ya citados, desarrollaron sus singulares estilos una serie de escultores que aportaron visiones e interpretaciones muy personales y que, en buena medida, influirían en los movimientos plásticos de fin de siglo.

Cabe destacar entre ellos, tres artistas españoles. El escultor Pablo Serrano, academista en sus primeros años evolucionó pronto hacia el expresionismo. Residió largo tiempo en Uruguay, impregnándose de las creaciones Torres García. Antes de iniciar su etapa cubista realiza la obra relacionada con la aeronáutica "Tendencia al vuelo" (1972); por otro lado, tenemos al escultor español Juan Haro (1932), quién desde un expresionismo de formas angulosas evolucionó hacia un estilo más atento al valor plástico de los volúmenes. Su preferencia por la talla directa en piedra acentúa la concepción monumental de sus obras, como lo demuestra su obra "Palomas en Vuelo".

Juan José Oliveira Vieitez, "Juan Oliveira" en el mundo artístico, que a los 40

años abandonó su carrera de Ingeniero Industrial para dedicarse por completo a su otra vocación, la escultura. Sus obras, especialmente de caballos, son de una expresividad total y de una calidad excepcional. El "Pegaso" del Aeropuerto de Madrid-Barajas es una singular obra de inspiración aeronáutica.

Alexander Calder, ingeniero y escultor norteamericano, es el creador de los singulares móviles, -estructuras de piezas de hierro, pintadas y articuladas, suspendidas en el aire- que han constituido el antecedente de la escultura cinética. Aunque sus obras de piedra, madera y bronce, son importantes, la reputación de Calder se debe principalmente a sus móviles. Sus obras "Cuatro Ales" del Museo Fundación Miró de Barcelona y "Vuelo de pájaros" del Museo de Arte Moderno de París son una buena muestra de ello.

De ésta época es también el escultor británico Lynn Chadwick. Este artista, antiguo piloto de la RAF, consideró la máquina voladora como una obra de arte dinámica que se mueve en el espacio. Sus esculturas basadas en una estructura metálica de gran valor plástico y expresivo, dan vida a un singular bestiario de animales y figuras humanas. Entre sus obras encontramos, con mucha frecuencia, temas aeronáuticos, de las que destacamos sus "Figuras Aladas", pero es su "Libélula" una de las obras más interesantes de la escultura aeronáutica.

Por último, terminaremos diciendo que el diálogo de las alas con el arte ha demostrado que el sueño de volar en todas sus formas, ha pasado de ser un sueño quimérico a ser una realidad.

Y, por ello, cabe preguntarse ¿Qué tienen los artistas que han reproducido fielmente los grandes episodios de la historia aeronáutica? Posiblemente se deba a que el vuelo, tiene un alto simbolismo, que ha merecido atención preferente de los grandes artistas; tanto de las cinco Bellas Artes mayores, como de las artes aplicadas, ofreciéndonos numerosas obras cuya concepción fue la glorificación de aquella idea.

Y es que tanto unos como otros se olvidan que "las nubes doradas son engañosas" y que como decía el aviador y gran escritor Antoine de Saint-Exupéry: "no hay que trabajar sobre el avión sino por el avión"; y continuaba diciendo: "pero la ayuda de los dioses también es necesaria".

El sueño de volar se ha hecho realidad con las máquinas voladoras y el avión medio privilegiado de transportar las emociones, ya tiene su literatura. Pero su imagen es todavía incierta, es decir, difusa.

Y es una pena, porque la iconografía del vuelo es infinitamente más rica de lo que pueda pensarse. Y por ello es necesario sacar de los museos y de las colecciones particulares el patrimonio histórico aeronáutico, para conocerlo, divulgarlo y compartirlo con el público no iniciado.

Los Breguet XIX republicanos en el Aeródromo de Andújar (Jaén) en 1936

RAFAEL A. PERMUY LÓPEZ

INTRODUCCIÓN

Al comienzo de la guerra civil, los primeros aviones que aterrizaron en el aeródromo de Andújar (Jaén) lo hicieron el día 28 de julio de 1936, y fueron dos Breguet XIX enviados por orden del comandante Juan Ortiz Muñoz, Jefe de la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (Murcia), para operar contra las fuerzas sublevadas en Córdoba. Los dos sesquiplanos Breguet XIX, destacados desde el citado aeródromo de Los Alcázares, pertenecían a las Escuadrilla Y-2 de la Escuela, e hicieron escala en el aeródromo granadino de Guadix. Estos dos aparatos eran los matriculados 12-192 (alférez piloto Alfonso Sarabia Peñalver y brigada bombardero Juan Ruiz Funes) y 12-113 (brigada piloto Manuel Montalbán Vera y teniente observador Antonio Aragón Sepúlveda). Estos aviones de bombardeo iban escoltados por el caza Nieuport 52 con matrícula 3-24 (sargento Fernando Romero Tejero). Este mismo día, los aviones gubernamentales citados bombardearon los cuarteles la capital cordobesa. El día 30, regresó al aeródromo de Guadix (Granada) el avión de matrícula 12-192 (Sarabia y Ruiz Funes), permaneciendo en Andújar el Breguet XIX matriculado 12-113 (Montalbán y Aragón).

El 1 de agosto llegó a Andújar un nuevo sesquiplano, procedente de Los Alcázares, y el 3 día de este mes, los dos Breguet XIX destacados en dicho aeródromo, protegidos por el caza Nieu-



Una breve ráfaga para asegurarse del buen funcionamiento de la Vickers "k" de 7,66 mm. antes de otra misión.



port 52 de escolta, intentaron bombardear Córdoba, pero les salió al encuentro el caza Nieuport 52 nacional pilotado por el capitán Joaquín García Morato, que los persiguió y ametralló, y consiguió que huyeran los dos sesquiplanos gubernamentales, sin arrojar las bombas sobre los objetivos señalados en la capital cordobesa. El piloto del caza republicano de escolta era el sargento Romero Tejero, que rehusó el combate con su oponente, aunque los tres aviones leales al gobierno consiguieron llegar a su campo. Estos aparatos regresaron, poco después, al aeródromo de Guadix.

Ya en la tercera decena de agosto, concretamente el día 21, fue enviada desde el aeródromo de Getafe al de Andújar una pareja de cazas Nieuport 52 del Grupo nº 11, y cuyos pilotos nos son desconocidos. Estos aparatos tenían como misión proteger a la pareja de bimotores Potez 540 que actuaba desde Santa Cruz de Mudela en apoyo de las columnas que atacaban Córdoba, bajo la dirección del general Miaja. La presencia de aviación enemiga de factura moderna, tanto de caza como de bombardeo, hacía necesaria esta protección, como veremos seguidamente.

El parte de las 19,00 h. correspondiente a este día, dado por la jefatura de Getafe, señalaba un combate aéreo de estos cazas con los modernos Fiat CR-32 enemigos y que debutaban desde el aeródromo de Córdoba:

Informe de Andújar.-

Comunica Andújar que los dos Nieuport, que salieron esta mañana de Getafe, han sostenido duro combate con dos Fiat enemigos, habiéndose parado el motor de uno de los Nieuport al regreso, capotando fuera de campo, piloto ileso; mani-fiesta que columna propia está a cinco kms. de la capital, habiendo avanzado algo la procedente de Jaén.

Otro parte de la jefatura de Aviación, cursado desde Santa Cruz de Mudela, a las 18,00 h. del mismo día, comunicaba la actuación de los Potez 540 en el frente cordobés, a los que escoltan los Nieuport 52:

"...han efectuado los bombardeos que se les tenía ordenados en el Sector de Córdoba, y que nuestras fuerzas tienen ocupado Puente Mocho y que han bombardeado para evitar que se retire una batería enemiga, de la que, por lo visto, quieren apoderarse; que la situación es favorabilísima, creyendo que mañana será un día definitivo en Córdoba".

Según fuentes italianas, una patrulla de Fiat CR-32, formada por el teniente Vittorio Cecherelli (Vaccarese) y los brigadas Salvadori (Salvo) y Boetti (Llacua), interceptó, a última hora de la tarde, una formación integrada por aviones Potez 540 y cazas Nieuport 52, consiguiendo Cecherelli abatir a unos de los cazas gubernamentales, tal y como reconoció el parte republicano. Se trataba de la primera victoria aérea conseguida por los Fiat CR-32 en España. Pero en realidad se trató de una victoria pírrica, ya que el avión de Cecherelli, al aterrizar en Córdoba, chocó con un Breguet XIX, quedando ambos aparatos inutilizados, y el aparato de Boetti rompió un tirante, mientras que el tercer Fiat, por fallo de una de las ametralladoras, hubo de regresar a Tablada (Sevilla). Los tres aparatos estaban inoperantes.

Se ha escrito que los Breguet XIX gubernamentales apoyaron, desde Andújar, esta ofensiva de las columnas republicanas sobre Córdoba, pero lo cierto es que estos aparatos no se movieron de sus campos extremeños hasta más adelante. Como hemos visto, los únicos aparatos de bombardeo republicanos actuantes en este sector cordobés fueron los bimotores Potez 540 de Santa Cruz de Mudela, mandados por el capitán Joaquín Mellado Pascual. En realidad se había prometido al general Miaja mayor apoyo aéreo que el que hemos mencionado, pero los refuerzos no llegaron.



Esto lo corrobora el informe del propio Estado Mayor del jefe de las columnas atacantes en Córdoba, fechado en Montoro el día 6 de septiembre. Decía dicho informe:

“Al no poder cooperar la aviación, como estaba ofrecido, los trimotores enemigos bombardearon con tal intensidad a las columnas, muy particularmente la del sur (cuatro trimotores durante tres horas), que obligó al mando a ordenar el repliegue en la madrugada del 20 al 21, para evitar que al amanecer las columnas fueran destrozadas por la aviación enemiga, situada a siete kilómetros”.

A ello obedeció el envío desde Getafe de los dos cazas Nieuport al aeródromo de Andújar el propio día 21 de agosto, con los resultados que ya hemos visto.

LA FORMACIÓN DE 1ª ESCUADRILLA DEL GRUPO Nº 21

Veamos ahora como fue el origen de la nueva unidad aérea, protagonista de nuestro relato. Durante el mes agosto de 1936, con aviones Breguet XIX recuperados del Parque y Talleres Centrales del aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid), y con la incorporación de nuevo personal volante, pilotos y ametralladores–bombardeiros recién titulados en las Escuelas de Vuelo de Alcalá de Henares y Barajas y en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, se reorganizó en el citado aeródromo madrileño un nuevo Grupo de Reconocimiento nº 21 —el original se encontraba en el aeródromo de León, en la zona sublevada— que, en realidad, solamente llegó a estar constituido por su 1ª Escuadrilla, y cuyo mando se asignó al capitán, piloto y observador, Juan Quintana Ladrón de Guevara, que hasta entonces era el segundo jefe del Servicio de Información de Aviación Militar (Fotografía y Enmascaramiento) ubicado en el aeródromo de Cuatro Vientos.

Esta unidad aérea de nueva creación fue enviada inicialmente a la región de Extremadura, actuando desde los aeródromos de Herrera del Duque, Don Benito y Cabeza del Buey (Badajoz). No se llegó a organizar la 2ª Escuadrilla de este nuevo Grupo nº 21, muy probablemente, por la necesidad que hubo de enviar más aviones Breguet XIX desde Madrid a Cataluña y al Norte de España, a donde llegaron sucesivamente tres patrullas de estos sesquiplanos.

Sobre la creación y posterior actuación de la escuadrilla contamos con la declaración del Sargento Piloto Mariano Palacios Menéndez:

“Fue destinado a una Escuadrilla de Breguet XIX que se encontraba en el aeródromo de Getafe y la fecha, el 2 de septiembre. El mando lo tenía el capitán Quintana, pilotos civiles Feria, Burell, Barbeito, López (que había sido guardia de Asalto), teniente Gutiérrez Lanzas, teniente Villimar, que tomó el mando de la Escuadrilla al marcharse el capitán Quintana, y como observador el Cabo Fotógrafo Máximo.

Del aeródromo de Getafe marcharon a Cabeza del Buey y de este último punto a Santa Cruz de Mudela, sin haber realizado ningún servicio. Que en este último aeródromo empezaron a efectuar servicios de bombardeo sobre Cerro Muriano, Montilla y demás sitios situados en este frente, calculando que realizaron cincuenta o sesenta servicios, habiendo tenido el declarante varias veces durante los servicios realizados que volverse por ser atacado por la caza nacional, entablando combate con ellos en la retirada. Teniendo aproximadamente de cinco a seis aviones derribados en su unidad y en esa época”.

Como ya hemos dicho, se ha escrito que la escuadrilla del capitán Quintana actuó en apoyo de las fuerzas del general Miaja que atacaban Córdoba, pero esto no es así, como hemos podido comprobar. Fue a principios del mes de septiembre de 1936, cuando ya las tropas nacionales habían ocupado casi toda la región extremeña y llegado hasta la ciudad de Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo,



Andújar, 28 de agosto de 1936.
Un Breguet XIX aterriza tras un vuelo sobre el frente de Extremadura.

Cuadro nº I

Personal volante de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Pilotos	Tripulantes
Cap. D. Juan Quintana Ladrón de Guevara	Mst. D. José Solinas Figueras
Tte. D. Aurelio Villimar Magdalena	Mst. D. José Beceiro Ramos
Tte. D. José González Montero	Mst. D. Antonio Núñez Chazarro
Alfz. D. Manuel Gutiérrez Lanzas	Sgt. D. Joaquín Catalán Escrig
Sgt. D. Enrique Martínez García	Sgt. D. Mariano Ferrús Rodríguez
Sgt. D. José Burell Martínez	Sgt. D. Luis Sarabia Hurtado
Sgt. D. Rafael García García	Sgt. D. Ramón Abadía Garín
Sgt. D. Francisco López Domínguez	Sgt. D. Antonio Maldonado Sánchez
Sgt. D. Adolfo Feria Caballero	Sgt. D. José Inglés Bernal
Sgt. D. Hipólito Barbeito Ramos	Cabo D. Francisco Jiménez Tirado
Sgt. D. Juan Serrano Sánchez	Cabo D. Eulogio María Morales
Sgt. D. Antonio Martínez Carmona	Cabo D. Pedro García Armijo
Sgt. D. Walter Katz	Cabo D. Agustín Nieto Sarmiento
Sgt. D. Mariano Palacios Menéndez	Cabo D. Rogelio Penacho Utrilla



Bomba explosiva de 12 Kg. colocada bajo el ala del Breguet XIX.



que la citada 1ª Escuadrilla del nuevo Grupo nº 21 de Breguet XIX, se trasladó a los aeródromos de Santa Cruz de Mudela (Ciudad Real) y de Andújar (Jaén), realizando servicios de reconocimiento y bombardeo en los frentes de Extremadura y del Norte de Andalucía, principalmente en la provincia de Córdoba, concretamente en el sector de Cerro Muriano. Por esta época, dicha unidad aérea la formaba el personal de vuelo que figura en el cuadro nº I.

TRASLADO DE LA 1ª ESCUADRILLA A ANDÚJAR

Como hemos mencionado anteriormente, fue a finales de agosto de 1936 cuando la unidad abandonó los aeródromos extremeños, trasladándose momentáneamente a Getafe para reorganización y revisión de los aparatos, si bien pronto, y tras la toma de Talavera por las fuerzas insurgentes, fue enviada al campo eventual Santa Cruz de Mudela (Ciudad Real) y, desde allí, a Andújar (Jaén), algo después.

En los cuadros nº II y III figuran las hojas de vuelo del mes de agosto de 1936, correspondientes al jefe de escuadrilla y a uno de los ametralladores bombarderos de la misma, que demuestran plenamente su actuación en los frentes de Extremadura y no en los de Córdoba, durante el citado mes de agosto.

Durante los primeros días de septiembre, según declaración del sargento bombardero Antonio Maldonado Sánchez, la llamada Escuadrilla “Extremadura”, efectuó vuelos de enlace, por medio de partes lastrados, entre Alía y Puerto San Vicente. Este bombardero efectuó tres servicios de guerra a bordo de los Breguet XIX hasta la pérdida de Talavera, en que pasó destinado nuevamente al aeródromo de Getafe y, según él mismo informó, dichos servicios se limitaron al lanzamiento de partes y a servicios de exploración y reconocimiento en las inmediaciones de Guadalupe y Puerto de San Vicente, sin haber tenido contacto con fuerzas aéreas nacionales.

El día 5 del mes, se incorporó a la 1ª Escuadrilla, procedente del aeródromo de Los Alcázares, con escalas en los campos de Guadix y Jaén, el Breguet XIX matriculado 12-206, que estaba pilotado por el teniente Aurelio Villimar Magdalena, y que llevaba como tripulante al maestre observador José Solinas Figueras, de la Aeronáutica Naval.

El día 6, el jefe de la unidad, capitán Juan Quintana, sufrió un accidente de automóvil y resultó herido, siendo evacuado a Madrid, a bordo del bimotor De Havilland DH 89 “Dragon Rapide” número 5, que pilotaba el teniente Miguel Kriguine, y seguidamente ingresó en el Hospital Militar de Carabanchel. El teniente Villimar le sustituyó accidentalmente en el mando de la 1ª Escuadrilla de Breguet XIX. Este mismo día 6 de septiembre fue destacado al aeródromo de Andujar, con su caza Nieu-

Cuadro nº II

Hoja de vuelo del capitán (piloto y observador) Juan Quintana Ladrón de Guevara, jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de agosto de 1936 (Aeródromo de Herrera del Duque)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE	DURACIÓN
Día 27	Bombardeo de Guadalupe. Reconocimiento de Alía y Guadalupe.	¿	
Día 28	Reconocimiento de Madridejos.	¿	
Día 30	Reconocimiento de Madridejos.	¿	
Día 31	Herrera del Duque-Cabeza del Buey. Reconocimiento del frente de Extremadura.	Cabo Rogelio Penacho	2h. 30'

Cuadro nº III

Hoja de vuelo del cabo (ametrallador-bombardeo) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de agosto de 1936 (Aeródromo de Herrera del Duque)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	PILOTO	DURACIÓN
Día 24	Getafe-Herrera del Duque.	Tte. M. Fernández Gutiérrez	1h. 20'
Día 29	Bombardeo de Guadalupe.	Sgt. José Burell Martínez	1h.15'
Día 30	Reconocimiento del frente de Extremadura. Bombardeo de Mérida.	Sgt. José Burell Martínez	3h.15'
Día 31	Herrera del Duque-Cabeza del Buey. Reconocimiento del frente de Extremadura. Cabeza del Buey-Herrera del Duque.	Cap. Juan Quintana L. de G. Tte. Fructuoso Salvoch Gárate	2h.30' 0h.30'

port 52 de matrícula 3-74, procedente del de Getafe, el brigada piloto Manuel Aguirre López —que muy pronto fue ascendido a alférez—, para prestar servicio de protección a los sesquiplanos. El piloto mencionado nos relata así las condiciones de su nuevo destino:

“A primeros de septiembre me destinaron al aeródromo de Andújar, para proteger a una Escuadrilla de Breguet 19 que mandaba el teniente Villimar.

...

Como había dos patrullas, mientras una cargaba gasolina y bombas, salía la otra a bombardear y yo la protegía y, al regreso, salía con la otra tan pronto como cargaban mi avión. Hubo días en que llegué a hacer ocho horas de vuelo, por lo que mandaron otro Nieuport, con Alonso Vega de piloto”.

El piloto Luis Alonso Vega, citado por Aguirre, era un oficial 2º (teniente) piloto de la Aeronáutica Naval, que anteriormente había prestado servicios en los hidroaviones Savoia S.62, durante las operaciones de desembarco de Mallorca. Sin embargo, Alonso Vega tenía una gran experiencia como piloto de caza, ya que había estado destinado durante varios años en la Escuadrilla de Combate y Acompañamiento de la Armada, equipada con los cazas de origen británico Martinsyde F.4.

LAS PRIMERAS ACCIONES DE LA 1ª ESCUADRILLA EN EL FRENTE CORDOBÉS. COMBATES AÉREOS CON LOS FIAT CR-32

Los días 16 y 17 de septiembre, los Breguet XIX de Andújar hubieron de operar frente a los modernos cazas Fiat CR-32 enemigos, que estaban destacados en el aeródromo de Córdoba, y que dificultaron su acción en el frente andaluz. Después de lanzar proclamas incitando a la rendición el día 17 de septiembre, partir del 21 los sesquiplanos gubernamentales comenzaron a actuar sobre el Santuario de la Virgen de la Cabeza (Jaén), donde se habían refugiado los guardias civiles de la provincia de Jaén, dirigidos por el capitán Santiago Cortés, que se habían sublevado contra las autoridades gubernamentales. En el santuario se encontraban numerosos paisanos, mujeres y niños, familiares de los guardias civiles en su mayoría. Los aparatos de Andújar realizaban de dos a tres servicios diarios sobre el reduto durante la última decena de septiembre.

En los cuadros nº IV, V y VI constan los servicios efectuados en septiembre por el capitán Quintana, su sucesor en el mando de la escuadrilla, el teniente Villimar, y el cabo bombardero Rogelio Penacho, que volaba con los pilotos Hipólito Barbeito, Rafael García y Adolfo Fera.

DOS AVIONES DE LA 1 ESCUADRILLA SON DESTRUIDOS EN EL AERÓDROMO EVENTUAL DE EL CARPIO

El día 22 de este mes de septiembre, el Breguet XIX de matrícula 12-206, tripulado por el teniente Aurelio Villimar y el maestro José Solinas, bombardeó en el sector de El Carpio. Dicho aparato iba escoltado por el Nieuport 52 matriculado 3-74, que estaba pilotado por el alférez Manuel Aguirre. Ambos aviones tomaron tierra en un campo provisional situado en este mismo sector, exactamente en el lugar denominado Torre de la Jungla o cortijo del Cuco, con objeto de seguir actuando sobre las tropas enemigas, por estar más cerca del frente y poder dar más continuidad a los servicios.

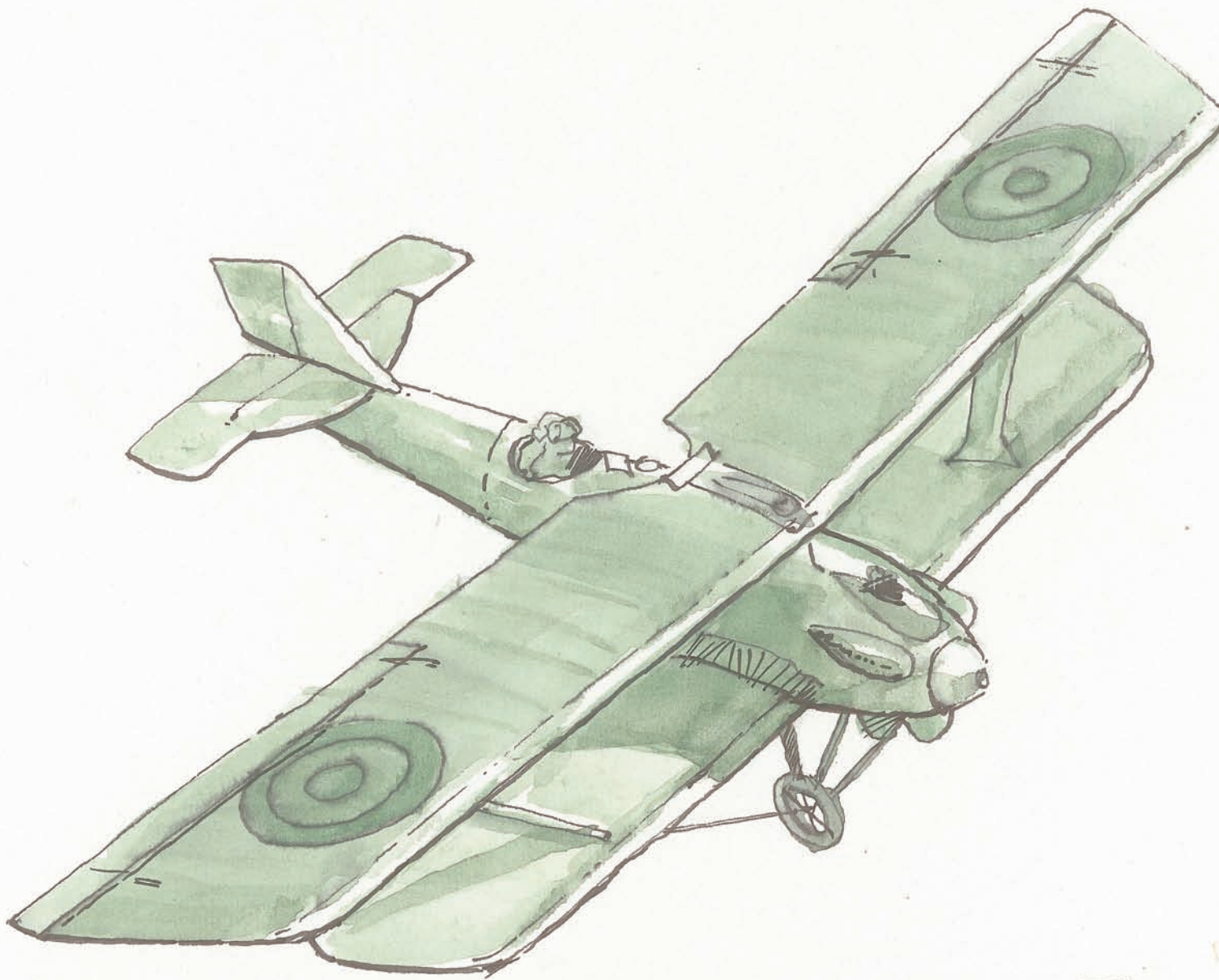
Al poco de hacerlo, los aparatos gubernamentales fueron sorprendidos en tierra por los cazas Fiat CR-32 de Córdoba, que ya habían localizado el aeródromo eventual desde el observatorio llamado de Las Cumbres y, tras ametrallarlos repe-

Cuadro nº IV

Hoja de vuelo del capitán (piloto y observador) Juan Quintana Ladrón de Guervara, jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de septiembre de 1936 (Aeródromos de Santa Cruz de Mudela y Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE	DURACIÓN
Día 3	Servicio sobre Cabeza del Buey, y regreso a Getafe (Madrid), en el Breguet XIX 12-140.		1 h. 35'
Día 4	Servicio a Cabeza del Buey, desde Getafe, tomando tierra en Santa Cruz de Mudela.		3 h. 35'
Día 5	Santa Cruz de Mudela-Andújar. Andújar-Santa Cruz de Mudela.		1h. 30'
Día 6	Sufre un atropello de automóvil, siendo trasladado al Hospital Militar de Carabanchel, en el De Havilland DH-89 Dragon número 5.		



Cuadro n° V

Hoja de vuelo del teniente (piloto) Aurelio Villimar Magdalena y del maestro (observador) José Solinas Figueras, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21

Mes de septiembre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	OBSERVADOR	DURACIÓN
Día 4	Los Alcázares–Guadix– Jaén.	Maestre J. Solinas	1h. 45'
Día 5	Jaén–Andújar–Santa Cruz de Mudela. Bombardeo de Cerro Muriano.	Maestre J. Solinas	3h. 45'
Día 6	Bombardeo del frente de Córdoba, tomando tierra en Andújar. Andújar–Santa Cruz de Mudela y bombardeo del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	6h. 35'
Día 7	Bombardeo del frente de Córdoba, tomando tierra en Andújar. Bombardeo del frente de Córdoba, desde Andújar.	Maestre J. Solinas	3h. 05'
Día 8	Bombardeo del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	0h. 50'
Día 10	Bombardeo del frente de Córdoba y traslado de campo.	Maestre J. Solinas	1h. 15'
Día 11	Bombardeo del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	1h. 10'
Día 14	Dos bombardeos del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	1h. 05'
Día 16	Intento de bombardeo del frente. Salen cazas enemigos.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 17	Intento de bombardeo del frente. Salen cazas enemigos.	Maestre J. Solinas	0h. 40'
Día 21	Dos bombardeos de la Virgen de la Cabeza y uno, avería de motor.	Maestre J. Solinas	1h. 20'
Día 22	Andújar–El Carpio, habiendo bombardeado este frente antes. Inmediatamente de aterrizar, llegan aparatos enemigos, que incendian el avión Breguet XIX 12–206 que tripulaban.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 23	Tres bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Maestre J. Solinas	1h. 25'
Día 24	Dos bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Maestre J. Solinas	0h. 52'
Día 25	Reconocimiento del sector de Espejo.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 26	Reconocimiento de Azuaga.	Maestre J. Solinas	1h. 15'
Día 27	Reconocimiento del frente de Castro del Río. Salen cazas enemigos.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 29	Bombardeo de Castro del Río.	Maestre J. Solinas	0h. 50'
Día 30	Bombardeo de una columna enemiga, entre Alcalá la Real y Almedinilla.	Maestre J. Solinas	1h. 00'

Hoja de vuelo del cabo (ametrallador-bombardero) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de septiembre de 1936 (Aeródromo de Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	PILOTO	DURACIÓN
Día 1	Bombardeo de Cañamero. Toma tierra en Cabeza de Buey.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	2h. 35'
Día 8	Getafe-Corral de Almaguer.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	4h.00'
Día 9	Corral de Almaguer-Andújar. Bombardeo frente Córdoba.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.30' 1h.00'
Día 10	Dos bombardeos frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	2h.00'
Día 12	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.15'
Día 13	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.50'
Día 14	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.10'
Día 15	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.20'
Día 17	Lanzar proclamas en Virgen de la Cabeza.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.40'
Día 20	Bombardeo de Alcalá la Real	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.20'
Día 21	Tres bombardeos de la Virgen de la Cabeza	Sgt. Rafael García García	1h.40'
Día 22	Bombardeo de la Virgen de la de la Cabeza	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.35'
Día 23	Dos bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.15'
Día 24	Tres bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.50'
Día 25	Reconocimiento del sector de Espejo. Salen cazas enemigos.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.30'
Día 26	Reconocimiento del sector de Espejo. Salen cazas enemigos.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.35'
Día 30	Bombardeo de los frentes de El Carpio y Villafranca.	Sgt. Adolfo Fera Caballero	0h.50'

tidas veces, consiguieron incendiarlos en el suelo. También actuaron los aviones de bombardeo Breguet XIX nacionales sobre los aviones situados en el citado aeródromo eventual cordobés, aunque ni el parte nacional ni el gubernamental se hicieron eco de este fructífero ataque aéreo de los Fiat CR-32.

Sin embargo, contamos con un interesante relato debido a la pluma del entonces brigada Matilde Borge Fuentes, jefe de mecánicos de la escuadrilla de Andújar, acerca de este suceso del que fue testigo:

“Un día, nuestro jefe de escuadrilla, el compañero Villamar, me llama al piso superior de la casita que nos servía de puesto de mando y, llevándome a una mesa donde había desplegado un mapa del sector, me dice:

—¿Sabes?, me parece que he encontrado un medio para ir a hacer “cosquillas” a los de El Carpio, sin que puedan impedirlo los Fiat— y me señala un punto de la carta, donde había marcado un cruz, no lejos del frente, y continúa:

—El otro día me he fijado que en esta cañada hay un gran claro entre los olivares, como si hubieran arrancado los olivos en un rectángulo, que sería suficiente para despegar con el Breguet. Como está muy cerquita del frente, podía despegar de ahí y, antes de que se den cuenta del otro lado, les meto unas cuantas “bello-tas” a los de El Carpio, que de continuar así no van a saber de que color son. ¿Qué te parece?

A mi me pareció bien la idea y durante el día preparamos lo necesario para que se trasladase el mecánico con un ayudante en un coche, donde había lo necesario para cargar el avión.

...A la mañana siguiente, muy temprano, cargaron el avión, despegaron, y en pocos minutos estaban bombardeando el frente, sin haber visto la mas leve sombra de avión enemigo, cosa que no sucedía desde hacia algún tiempo, tanto es así, que se envalentonaron y fueron a visitar una gran parte del frente y mismo llegaron a Córdoba. (sic)

Cuando regresaron, al ir a aterrizar a su nueva base, les atacaron tres Fiat y no tuvieron mas tiempo que de tirarse de cabeza, aterrizar rápidamente, salir del avión y refugiarse detrás de los troncos de los olivos de al lado. Los Fiat empezaron a hacer la ronda al avión y en pocos minutos lo incendiaron...

Por la tarde, vi llegar a la base de Andujar a los dos tripulantes. Villamar salió del coche, se dirigió a mí, traía colgado del cuello el mapa del sector (que era lo único que se había salvado del material) y antes de que yo dijera nada, y con el lenguaje un poco verde que el usaba, me dijo:

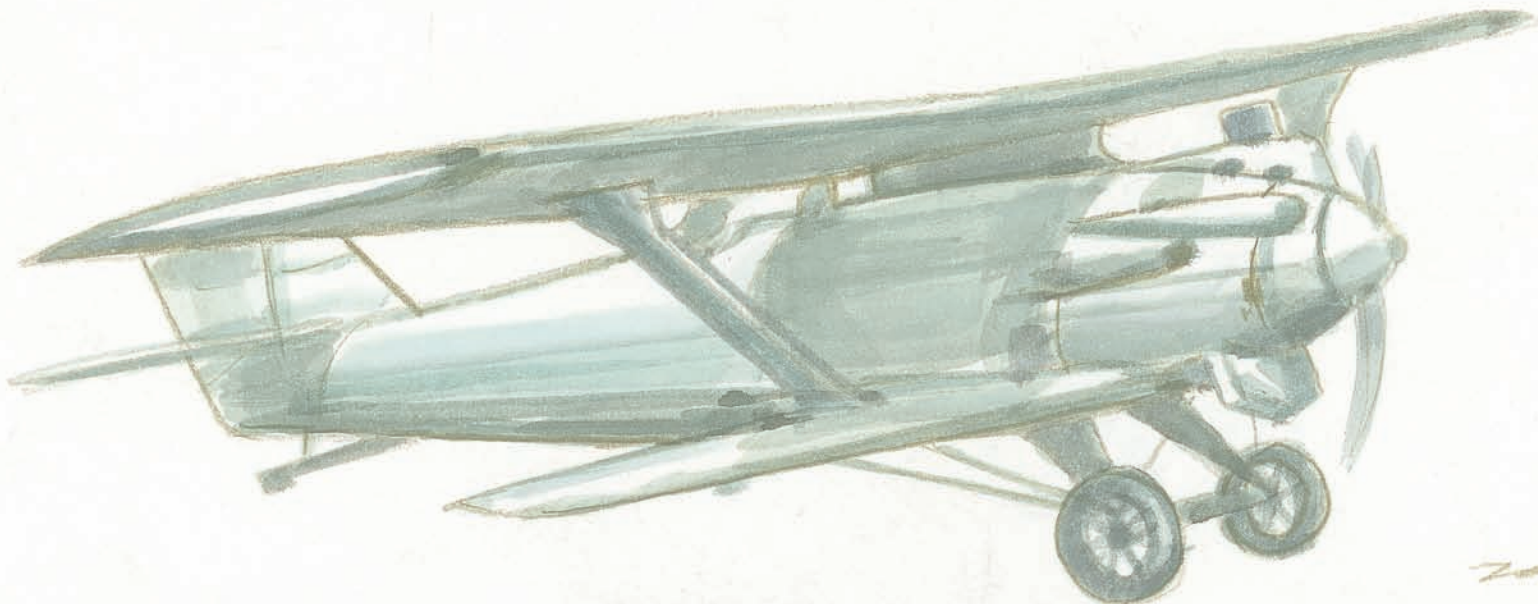
—Esos ca... nos han localizado en el primer servicio; ha sido una lástima pues mi plan era co...”

Este relato lo corrobora el propio libro de vuelo de Villamar, aunque no consta que durante el vuelo, de treinta minutos de duración, llegara hasta la propia Córdoba:

Día 22, Andújar-El Carpio, habiendo bombardeado este frente antes. Inmediata-

Los Alcázares, 23 de mayo de 1930. Podemos ver sentado al teniente Amelio Villamar Magdalena, que a principios de agosto de 1936 ejerció el mando del aeródromo de El Rompedizo (Málaga), donde se estableció una Escuadrilla Mixta de Breguet XIX y Nieuport 52. Detrás, el primero por la izquierda, el capitán Manuel Cascón Briega, que en julio de 1936 ejercía el mando del Grupo de Caza nº 11 de Getafe.





mente de aterrizar, llegan aparatos enemigos, que incendian el avión Breguet 12-206 que tripulaba junto con el Maestre Solinas. Tiempo: 0h. 30'.

Las jornadas finales del mes de septiembre, los Breguet XIX de Andújar realizaron hasta tres servicios de bombardeo diarios sobre el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza. Los días 25, 26 y 27 de este mes los Breguet actuaron ante la presencia de los cazas enemigos. Según parece, el 27, durante uno de los servicios de bombardeo realizado por los sesquiplanos de Andújar, esta vez en el sector de Castro del Río (Córdoba), éstos fueron atacados por los cazas Fiat CR-32, y un avión Breguet XIX, que parece llevaba como tripulante al cabo bombardero Francisco Jiménez Tirado, se vio obligado a realizar una toma de tierra de emergencia, sin mayores consecuencias. Este da la fecha del 30, pero parece que este día no hubo combates.

UN EFÍMERO NUEVO JEFE DE LA 1ª ESCUADRILLA DE ANDÚJAR

El día 3 de octubre se incorporó a la unidad mixta de Andújar el capitán piloto Maximino Conde Figueroa, quien, con su Breguet XIX, efectuó un primer vuelo sobre el frentes cordobés, consistente en un reconocimiento de la carretera de Alcaudete a Pinos Puente y un bombardeo sobre Alcalá la Real, llevando como tripulante al sargento bombardero Mariano Ferrús Rodríguez. Este primer servicio tuvo una duración de 1h. 05'. El capitán Conde recibió en el mando de la escuadrilla del jefe accidental de la misma, el teniente piloto Aurelio Villimar, pero Conde lo ejerció durante muy pocos días —exactamente siete—, ya que el día 10 de octubre se le ordenó desde la Jefatura de Fuerzas Aéreas regresar a Madrid. Fue entonces cuando tomó el mando efectivo de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21 el teniente Villimar, que el día 29 de este mismo mes ascendió al empleo de capitán, quedando confirmado en su destino al frente de la mentada escuadrilla.

Pero volvamos atrás. El día 4 de octubre los sesquiplanos gubernamentales atacaron a dos baterías de artillería nacionales localizadas en el sector de Montoro, consiguiendo apagar su fuego, según informaron los observadores de los aparatos actuantes. El 8, el objetivo de los aviones republicanos fueron los cuarteles de la propia Córdoba y las posiciones situadas al Norte de Castro del Río.

El día 9 octubre de 1936 los Breguet XIX de Andújar bombardearon eficazmente a las tropas nacionales que operaban sobre Villaviciosa de Córdoba, llevando protección de los cazas Nieuport 52. La formación aérea republicana fue atacada por los cazas Fiat CR-32 del aeródromo de Córdoba y los Nieuport 52 gubernamentales hubieron de luchar en manifiesta inferioridad contra los superiores cazas italianos. Tuvo lugar un combate aéreo, en el que el alférez Manuel Aguirre se anotó el derribo de uno de estos aviones, que no se produjo en realidad. El oficial 2º (teniente) Luis Alonso Vega, que pilotaba otro de los Nieuport 52 gubernamentales, resultó ligeramente herido en una pierna durante el combate, lo que le obligó a aterrizar en un campo situado en las cercanías de Montoro. Los sesquiplanos republicanos consiguieron eludir el ataque de los cazas italianos, merced a la defensa de la caza propia, y regresaron indemnes a su base de Andújar. El parte gubernamental, de las 15,00 h., y relativo a la actuación de los aviones propios en el frente de Andalucía, se limitaba a decir:

Hoja de vuelo del capitán (piloto-ametrallador)
Maximino Conde Figueroa, jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21 de Aviación Militar

Mes de octubre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE/PILOTO	DURACIÓN
Día 3	Reconocimiento carretera de Alcaudete a Pinos Puente y bombardeo de Alcalá la Real.	Bombardero M. Ferrús	1 h. 05 m.
Día 7	Bombardeo de camiones enemigos, que se dirigían a Villafranca de Córdoba.	Piloto Alf. Fdz. Gutiérrez	1 h. 20 m.
Día 8	Bombardeo de camiones enemigos, que se dirigían a Villafranca de Córdoba.	Bombardero J. Catalán	1 h. 30 m.
Total			3 h. 55 m.
Número de servicios en el mes:			Tres.
Tiempo total de horas de vuelo en el mismo, de piloto,			2 h. 35 m.
Tiempo total de horas de vuelo, de observador,			1 h. 20 m.
El día 10 marcha, por vía terrestre, a Madrid, entregando el mando de la expresada al Capitán Villimar. Andújar, 31 de octubre de 1936			

“Tranquilidad en todo el frente, habiendo solo que señalar algunos vuelos de reconocimiento realizados por nuestros aviones”.

Otro informe posterior, emitido a las 22,15 horas, solamente indicó la acción eficaz de los aviones de bombardeo propios, omitiendo cualquier referencia al combate aéreo señalado con anterioridad:

“El enemigo ha repetido en la tarde de hoy su agresión contra nuestras posiciones en Villaviciosa, siendo rechazado. La Aviación republicana ha cooperado eficazmente a esta acción”.

Según indicó el parte oficial nacional, de la jefatura de la 2ª División Orgánica (Sevilla), los aviones republicanos derribados fueron nada menos que tres. El parte decía textualmente:

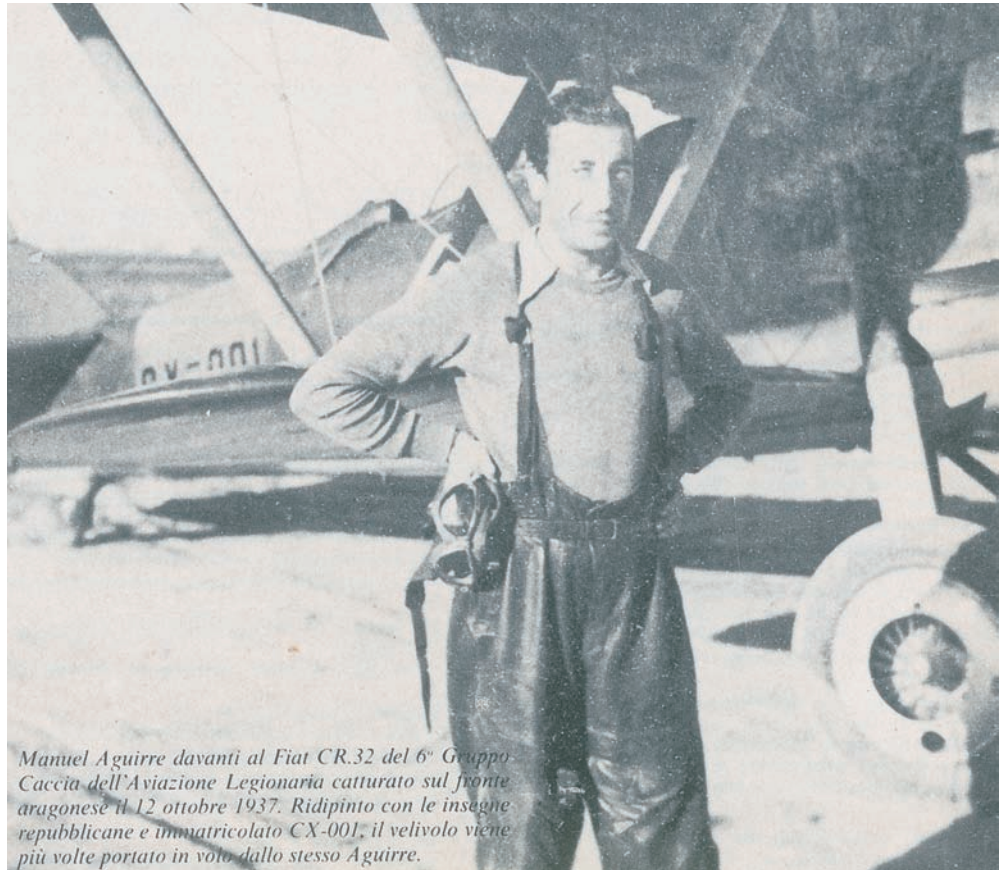
Hoja de vuelo del capitán (piloto y bombardero)
José González Montotero, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21 de Aviación Militar

Mes de octubre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE/PILOTO	DURACIÓN
Día 13	Vuelo Albacete-Andújar	Sargento L. Sarabia	1 h. 40 m.
Día 14	Bombardeo de las inmediaciones de Peñarroya.		
Día 16	Bombardeo de frentes de El Carpio y Alcores. Al llegar al Aeródromo le salen cazas Fiat enemigos, persiguiéndole uno de ellos, por lo que se vió obligado a tomar tierra en Bailén, sin novedad. Vuelo Bailén-Andújar.	Sargento L. Sarabia	1 h. 00 m.
		Sargento L. Sarabia	0 h. 10 m.
Día 17	Vuelo sobre el entierro de los Camaradas Serrano y Beceiro	Sargento L. Sarabia	0 h. 40 m.
Día 18	Bombardeo no efectuado, por averías producidas por caza.	Sargento L. Sarabia	0 h. 50 m.
Día 19	Bombardeo de Alcalá la Real y reconocimiento de Alcaudete.	Sargento L. Sarabia	0 h. 55 m.
Día 19	Bombardero de Espiel y lanzar un parte en Pozoblanco y reconocimiento de todas estas carreteras.	Sargento L. Sarabia	2 h. 05 m.
Día 21	Bombardeo de Castro del Río y protección de columna de tierra. Se toma este pueblo.	Sargento L. Sarabia	1 h. 20 m.
Día 22	Reconocimiento de el frente de El Carpio y bombardeo de Castro del Río	Sargento L. Sarabia	1 h. 38 m.
Día 23	Reconocimiento y bombardeo del frente de Espejo.	Sargento L. Sarabia	0 h. 45 m.
Día 19	Un bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Sargento L. Sarabia	0 h. 25 m.
Día 27	Un bombardero del frente de Pozoblanco y de la Virgen de la Cabeza.	Sargento L. Sarabia	1 h. 20 m.
Día 30	Un bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Sargento L. Sarabia	0 h. 25 m.
Total			14 h. 43 m.

Andújar 30-10-36.

Hay un sello que dice: Arma de Aviación. - Escuadra n.º 1.- Grupo 31. - 1ª Escuadrilla. Jefe. Es copia.



Manuel Aguirre davanti al Fiat CR.32 del 6° Gruppo Caccia dell'Aviazione Legionaria catturato sul fronte aragonese il 12 ottobre 1937. Ridipinto con le insegne repubblicane e immatricolato CX-001, il velivolo viene più volte portato in volo dallo stesso Aguirre.

“Las columnas que operan sobre Peñarroya han ocupado Villaviciosa. Nuestra Aviación derribó tres aparatos de caza enemigos”.

La prensa nacional se mostraba eufórica, por esta supuesta gran victoria aérea, y así el cronista de guerra, Antonio Olmedo, escribía en el ABC sevillano:

“En el Sur, el comandante Álvarez Rementería, al frente de su brava columna, ocupó, tras una acción brillantísima, dificultada por intenso bombardeo de la Aviación escarlata, Villaviciosa de Córdoba, base de operaciones futuras sobre el coto minero de Peñarroya. Los aviones de caza del Ejército leal a España entablaron combate con los aparatos enemigos, y el resultado fue feliz. Tres aeroplanos cazadores que protegían a los bombarderos rojos cayeron en barrena estrellándose contra el terreno. Trío de traidores aniquilado. ¡Bien por nuestra caza!”.

Los tres cazas Fiat CR-32 italianos iban tripulados por el teniente Adriano Mantelli y los sargentos Gabrielli y Padula, que se apuntaron los tres derribos que constan en el parte oficial nacional, pero todos los Breguet XIX gubernamentales

Cuadro nº IX

Hoja de vuelo del cabo (ametrallador- bombardero) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de octubre de 1936 (Aeródromo de Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE/PILOTO	DURACIÓN
Día 3	Reconocimiento de carretera de Alcaudete-Pinos Puente.	Sgt. Rafael García García	1h. 05'
Día 3	Bombardeo de Torres Arboles y Casilla Llanos.	Sgt. Rafael García García	0h. 55'
Día 6	Reconocimiento del Sector de Colomera. Nubes bajas.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 20'
Día 7	Bombardeo del frente de Villafranca.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 15'
Día 8	Dos bombardeos de camiones, en la carretera de Villaviciosa a Córdoba.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	3h. 20'
Día 9	Andújar-Santa Cruz de Mudela.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 40'
Día 10	Santa Cruz de Mudela-Andújar.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 35'
Día 19	Bombardeo del km. 42 de la carretera de Bujalance a Castro del Río.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 18'
Día 21	Bombardeo de emplazamiento de artillería enemiga.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 15'
Día 22	Bombardeo de Espejo y Baena.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 30'
Día 22	Bombardeo de Castro del Río.	Sgt. Rafael García García	1h. 40'
Día 23	Reconocimiento del frente de Espejo. Salen cazas enemigos.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 30'
Día 25	Reconocimiento del frente de Espejo. Bombardeo de Lugar Nuevo.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 05'
Total			15h. 28'
Número de servicios del mes			Catorce.
Tiempo total de horas de vuelo en los mismos			15h. 28'

Hoja de vuelo del capitán (piloto y bombardero)
José González Montero, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21

Mes de noviembre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	BOMBARDERO	TOTAL
Día 1	Tres vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	2 h. 05 m.
Día 5	Cuatro vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	2 h. 50 m.
Día 6	Cuatro vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	1 h. 30 m.
Día 7	Un vuelo bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	0 h. 25 m.
Día 9	Dos vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	1 h. 00 m.
Día 10	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 40 m.
Día 11	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 38 m.
Día 12	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 55 m.
Día 13	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 38 m.
Día 14	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 30 m.
Día 15	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 33 m.
Día 16	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 26 m.
Día 17	Reconocimiento de Pozoblanco y Bujalance.	Alfárez L. Sarabia	1 h. 03 m.
Día 19	Cuatro vuelos de bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	3 h. 18 m.
Día 20	Un vuelo bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	0 h. 38 m.
Día 23	Un vuelo de bombardeo de la Virgen Virgen de la Cabeza	Brigada Mtz. Carmona	0 h. 30 m.
Día 25	Un vuelo de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 30 m.
Número de servicios en el mes			Treinta.
Total			18 h. 09 m.

Cumpliendo órdenes superiores, marcha a Albacete el día 30.

Andujar, 30 de noviembre de 1936.

Hay un sello que dice: Arma de Aviación.—Escuadra n.º 1.—Grupo 31.—1.ª Escuadrilla. Jefe. Es copia.

regresaron indemnes a su base de Andújar, y solamente uno de los cazas Nieuport 52 republicanos, el pilotado por el oficial de Aeronáutica Alonso Vega, hubo de aterrizar forzosamente, fuera de campo, en las cercanías de Montoro, sin mayores consecuencias. Fue un único derribo, por tanto, el de los Fiat CR-32.

En los cuadros n° VII, VIII y IX que siguen figuran las Hojas de vuelo del mes de octubre del capitán piloto Conde Figueroa, del teniente piloto González Montero y del cabo bombardero Rogelio Penacho.

NUEVO COMBATE AÉREO EN EL SECTOR DE MONTORO (CÓRDOBA)

El 16 de octubre tuvo lugar otro importante combate aéreo en el mismo sector de Montoro (Córdoba). Por esta época se había reforzado la caza republicana destacada en el aeródromo de Andújar, pues en esta jornada ya actuaron dos patrullas de aviones Nieuport 52 gubernamentales. Entre los nuevos pilotos de caza actuantes se encontraba el brigada Benito López Trinidad.

Los trimotores italianos Savoia Marchetti SM.81, escoltados por cazas Fiat CR-32, bombardearon por dos veces el aeródromo de Andújar. En los dos servicios se encontraron con los aviones de caza republicanos en el aire, con los que entablaron combate. El parte gubernamental del Ejército del Sur (Jaén) indicaba:

“El sector de Montoro-Córdoba comunica que la Aviación republicana ha trabado combate con una Escuadrilla de aparatos enemigos, después de bombardear las



Grupo de pilotos y tripulantes de Breguet XIX en el aeródromo de Getafe.

El 3º por la izquierda es el sargento piloto de caza Nieuport 52 Manuel Aguirre López, el 4º el sargento piloto Máximo Ricote Juanas, piloto de Breguet XIX, el 5º es el capitán piloto-observador Alfredo Tourne Pérez-Seoane, jefe de la Escuadrilla de Breguet XIX, a su izquierda el teniente piloto de Breguet XIX Dámaso Alvarez Monteagudo y agachado el sargento piloto de Breguet XIX Miguel Franco Gastón.

Hoja de vuelo del teniente (piloto y bombardero)
Manuel Gutiérrez Lanzas, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21

Mes de noviembre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	BOMBARDERO	DURACIÓN
Día 1	Tres de bombardeos de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	2 h. 00 m.
Día 5	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Maestre A. Núñez	0 h. 52 m.
Día 5	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Maestre A. Núñez	0 h. 35 m.
Día 9	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	1 h. 05 m.
Día 10	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 35 m.
Día 11	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 40 m.
Día 12	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 45 m.
Día 13	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 47 m.
Total			7 h. 19 m.
Número de servicios en el mes			Diez.
Tiempo total de horas de vuelo en el mismo			7 h. 09 m.
Causa baja; siendo destinado a Valencia.			
Andújar, 30 de noviembre de 1936.			



Hoja de vuelo del sargento (ametrallador-bombardero) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de noviembre de 1936 (Aeródromo de Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	PILOTO	DURACIÓN
Día 3	Tres bombardeos de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	3h. 20'
Día 5	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	1h. 10'
	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 55'
Día 6	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 45'
Día 7	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 45'
Día 10	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 40'
Día 11	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 38'
Día 13	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 38'
Día 14	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 55'
Total			9h. 41'
Numero de servicios en el mes			Once.
Tiempo total de horas de vuelos en los mismos			9h. 41'
Causa baja, siendo destinado a Los Alcázares.			
Andújar, 30 de noviembre de 1936.			

posiciones facciosas. Un trimotor faccioso ha caído a tierra envuelto en llamas, resultando también averiado un avión de caza leal”.

En la prensa republicana se ampliaban detalles acerca de la lucha aérea de la jornada:

“El enemigo, desde muy temprano, utilizó su Aviación, pero el mando dispuso que salieran nuestros aparatos, los cuales interrumpieron la acción del enemigo. Se entabló una emocionante lucha aérea entre un caza nuestro y un trimotor gigante, servido por cinco tripulantes.

Con ansiedad creciente fue seguida la lucha desde nuestras posiciones y se vio caer, envuelto en llamas, al trimotor rebelde a escasa distancia de nuestras líneas. Nuestro caza también cayó a consecuencia de la intensa lluvia de metralla hecha por los cazas enemigos que escoltaban al trimotor”.

Hojas de vuelo de ametralladores-bombarderos de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

SARGENTO BOMBARDERO Y MECÁNICO MARIANO FERRÚS RODRÍGUEZ:

En el mes de septiembre, realizó bombardeos en los frentes de Extremadura, Cabeza del Buey, Córdoba y Virgen de la Cabeza, con un total de 11h. 13 m. de vuelo

En el mes de octubre, efectuó bombardeos de Alcaudete de Pinos, Alcalá la Real, Villafranca de Córdoba, El Carpio, Peñarroya, Villaharta, Rinconada, Espejo y Castro del Río, con 15h. 40 m. de vuelo

En el mes de noviembre, realizó servicios de bombardeo de la Virgen de la Cabeza, con 14h. 40 m. de vuelo.

SARGENTO BOMBARDERO RAMÓN ABADÍA GARÍN:

Fue destinado a prestar sus servicios en la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21, efectuando tres vuelos de bombardeo con el sargento piloto José Burell Mata.

El primero de ellos en el frente de Extremadura, con una duración de 2h. 20 m.

El segundo sobre Cabeza del Buey y término de Don Benito.

El tercero sobre Don Benito—Orcajo de los Montes. Al efectuar este último vuelo les persiguió un Junkers, haciéndoles tomar tierra y causando baja en la Escuadrilla.

SARGENTO BOMBARDERO FRANCISCO JIMÉNEZ TIRADO:

El día 20 de agosto fue destinado en la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21, con aviones Breguet XIX, con base en Herrera del Duque (Badajoz), y más tarde en Cabeza del Buey (Badajoz).

En septiembre, continuó en la misma Escuadrilla, y con base en Andújar (Jaén), operando en el frente andaluz hasta fines de octubre en que, disuelta la Escuadrilla, marchó a Albacete.

Fue derribado, en combate con las fuerzas nacionales, el 30 de septiembre de 1936, cuando regresaba de un servicio, en un Breguet XIX.

En su expediente existen varias hojas de vuelo y de servicios, que arrojan un total de 55 h. 04 m. de vuelo, repartidas entre reconocimientos y bombardeos que hizo.

Según dichas hojas, los reconocimientos los realizó en los frentes de Extremadura, en los subsectores de Guadalupe, Alía, Ahillones, Azuaga, Llerena, Castuera, Herrera, Cabeza del Buey, Rute, Baena e Hinojosa.

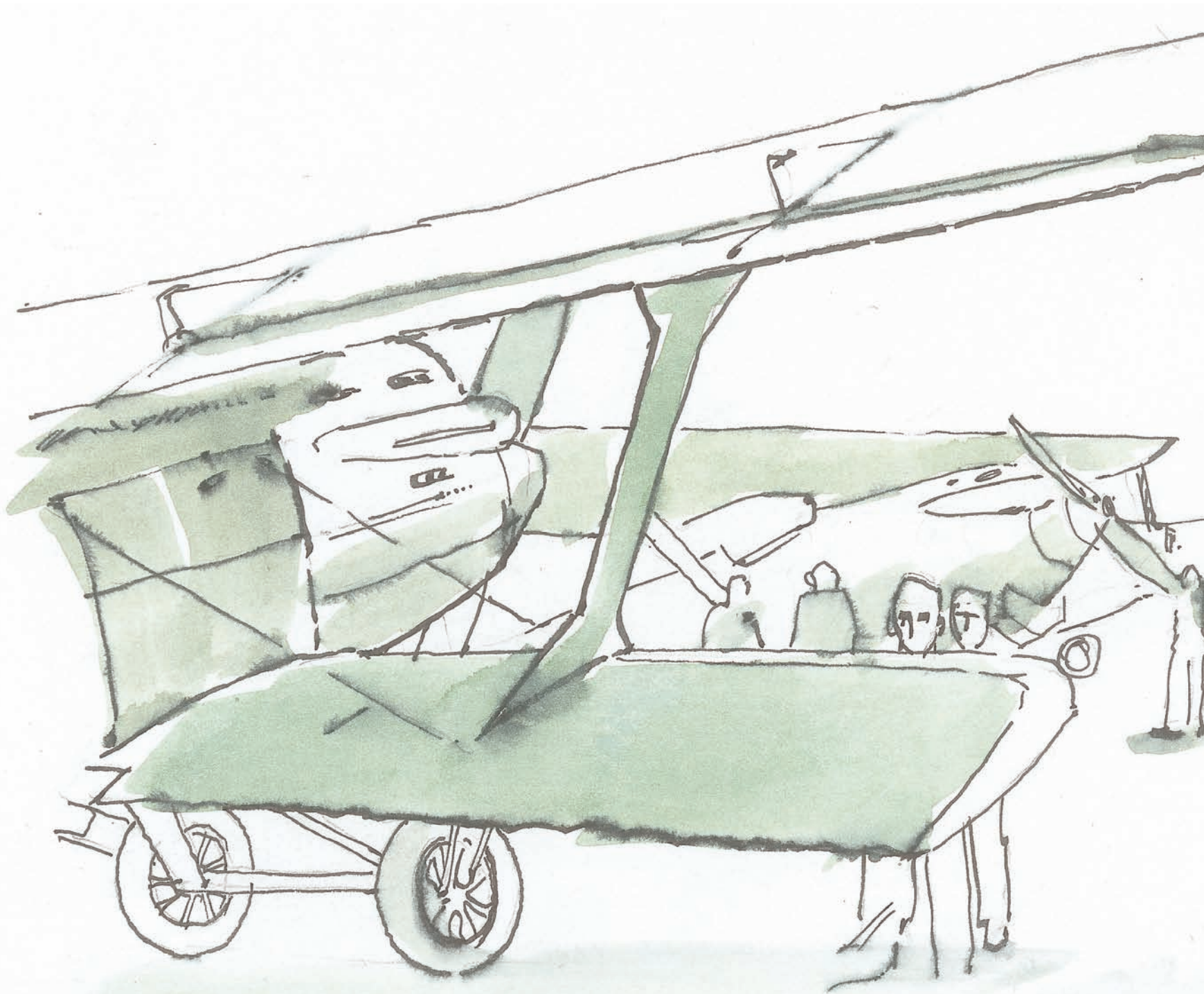
Los bombardeos los hizo sobre las posiciones nacionales de Alía, Guadalupe, Pueblo Nuevo del Terrible, Los Cortijos de Rinconadilla y Casa Blanca, el kilómetro 42 de la carretera de Bujalance a Castro, el emplazamiento de artillería en Cáceres, y sobre Espejo y Baena, Lugar Nuevo, frente de Córdoba y una columna situada entre Alcalá la Real y Almedinilla.

En la Hoja de vuelo de noviembre, como Sargento Bombardero, figura que hizo dieciocho servicios de bombardeo, con un total de 13h. 34m. de vuelo, siendo todos estos servicios de bombardeo a la posición nacional de la Virgen de la Cabeza.

En realidad, habían salido dos patrullas de Breguet XIX de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21, que bombardearon los frentes de El Carpio y Alcores, con escolta de cinco cazas Nieuport 52 y, al regresar la formación a su campo, se encontraron con otra enemiga, que acababa de bombardear su propio aeródromo. Según la versión dada por el alférez Benito López Trinidad, piloto de uno de los Nieuport 52 de escolta, él personalmente sostuvo combate contra cuatro cazas Fiat CR-32, anotándose el derribo de uno de ellos, y añadía que, al llegar al aeródromo de Andújar, había un trimotor bombardeando, al que acompañaban otros dos cazas Fiat CR-32. López Trinidad atacó al trimotor Savoia SM.81 que bombardeaba hasta agotar la munición. En la lucha aérea entablada, uno de los Breguet XIX gubernamentales fue abatido por los cazas italianos, y resultaron muertos sus dos tripulantes, el sargento piloto Juan Serrano Sánchez y el maestro observador de Aeronáutica Naval José Beceiro Ramos. Los cazas Fiat CR-32 se anotaron el derribo de dos Breguet XIX y un Nieuport 52, pero todo parece indicar que únicamente fue destruido el sesquiplano ya citado, mientras que el otro Breguet XIX, tripulado por el teniente piloto José González Montero y el sargento bombardero Luis Sarabia Hurtado, se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en las cercanías de Bailén, sin otro contratiempo, pudiendo regresar el mismo día a su base de Andujar.

El caza republicano reclamado, que iba pilotado por el alférez López Trinidad, solo sufrió algunas averías que, le obligaron a tomar tierra fuera de campo. De todas maneras, el parte de la Sección de Información del Estado Mayor del Ejército de Operaciones del Centro republicano, en su apartado de "Aviación", admitía únicamente el derribo del sesquiplano:

"En Andújar fue derribado un Breguet propio".





Los días 19 y 20 de octubre los sesquiplanos Breguet XIX del aeródromo de Andújar, en patrullas de tres aviones, actuaron sobre Castro del Río y Villarta, con protección de los aviones Nieuport 52. En la jornada del 23, los trimotores Junkers Ju 52 nacionales, escoltados por los Fiat CR.32, bombardearon otra vez el aeródromo de Andújar, en el momento en que había tres aviones despegando y cinco en tierra, cayendo las bombas en las inmediaciones de estos últimos, según informaron los observadores de los bombarderos atacantes.

A partir de estas fechas, la actividad de la Aviación gubernamental en el Sur decayó notablemente, en lo que a su acción sobre el frente de combate se refiere.

NUEVOS BOMBARDEOS SOBRE LA VIRGEN DE LA CABEZA Y DISOLUCIÓN DE LA UNIDAD

Durante el mes de octubre, como hemos visto, las acciones de los Breguet XIX se realizaron sobre el frente cordobés, donde tuvieron que afrontar varios ataques de la caza enemiga y bombardeos sobre el aeródromo propio, pero a partir de la primera quincena del mes de noviembre, la inmensa mayoría de los servicios realizados por la unidad de Andújar fueron de bombardeo al santuario de la Virgen de la Cabeza. No obstante, a partir de entonces los vuelos sobre el reduto decayeron. No obstante, el día 13 de noviembre todavía permanecían en el aeródromo de Andújar cuatro cazas Nieuport 52 y algunos Breguet XIX, y siguieron atacando el santuario, pero estos aviones muy pronto abandonaron el sector, ya que no volvieron a registrarse acciones importantes de los aparatos republicanos en este frente de Andalucía hasta principios del año 1937. En realidad, los aviones restantes de la unidad de Andújar y su personal fueron enviados al aeródromo de Los Llanos (Albacete). El día 30 de noviembre fue disuelta oficialmente la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21.

En los cuadros nº X, XI, XII y XIII podremos comprobar los servicios realizados por el capitán González Montero, el teniente Gutiérrez Lanzas y los sargentos bombarderos Rogelio Penacho, Mariano Ferrús, Ramón Abadía y Francisco Jiménez Tirado, que son muy significativos a la hora de valorar la actuación de los Breguet XIX de Andújar.

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Histórico del Ejército del Aire de Villaviciosa. Diversos expedientes personales.
- Archivo Histórico Militar de Ávila. Partes de información y operaciones.
- Boletín Alas Plegadas nº 10 y 11

AGRADECIMIENTO

A Patricio Hidalgo, por proporcionarme la situación correcta del aeródromo eventual de El Carpio.

La Cuarta Promoción DE KIROVABAD

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ
Miembro del IHCA

ANTECEDENTES

La Aviación de la República envió sucesivamente a la Unión Soviética a cuatro denominadas Promociones a efectuar su entrenamiento como pilotos de caza y de bombardeo, y en algunas de ellas separó a un contingente más reducido para ser observadores–navegantes. La historia de las tres primeras promociones que en el caso de la segunda y tercera fueron a Kirovabad en dos expediciones distintas, ha estado investigada y tratada por distintos expertos. A pesar de que muchos documentos de la Aviación Gubernamental se perdieron durante los días finales de la guerra en Cataluña, se han podido recuperar en gran manera los historiales debido sobre todo a que la mayoría fueron a Rusia y volvieron para ser nombrados pilotos u observadores, y ascendidos a sargentos con su consiguiente titulación e inscripción en el Diario Oficial correspondiente.

Para la denominada Cuarta Promoción faltó un conjunto de datos muy importante, como fue la terminación y el destino intermedio así como el final de los distintos componentes. Al término de las actividades de entrenamiento, entre primero de abril y mediados de junio de 1939, tan solo un pequeño contingente podía decir que ya eran pilotos. Sus diferentes adscripciones, las distintas opciones que cada grupo y subgrupo pudo tomar o se vio obligado a admitir y los distintos periplos que la inicial fase de “falsa paz” seguida de la invasión alemana les deparó, constituyen un laberinto bastante difícil de desentrañar.

Finalmente las peripecias dramáticas de los que escogieron la solución peor, constituyen uno de los episodios más tristes y violentos vividos por españoles durante y a consecuencia de la Guerra de España y de la II Guerra Mundial, esta última llamada por Stalin y luego por el pueblo ruso la Gran Guerra Patria.

Cuadro n° 1

Lista de componentes de la Cuarta

La denominada “Lista Silantiev” es una relación de 150 nombres de alumnos que la Sección Consular de la Embajada de la URSS en España el 6 de diciembre de 1989, certificó para dar lugar a que los citados pudieran conseguir los beneficios del Título I^o y su retiro correspondiente. El Ejército del Aire con una generosidad digna de Aviadores, les consignó los empleos de Coronel, Teniente Coronel ó Comandante en situación de Retiro con todos los derechos. Curiosamente los tramitados en Cataluña fueron nombrados empleos más elevados y en cambio los del resto casi todos comandantes.

En la lista se especifica, nombre y dos apellidos en castellano, a continuación en Ruso, luego la fecha de nacimiento y en las dos columnas siguientes si terminaron el curso de piloto y si fallecieron en la URSS. El autor ha añadido otros datos más precisos a cada persona, por ejemplo si era previamente en la Guerra Civil Española observador o ametrallador, si fue piloto de caza o de asalto en la Gran Guerra Patria, si fue guerrillero o si falleció en combate y si se repatrió en el Semíramis o en los años 1955 ó 1956.

Los nombres que manejó Juan Blasco en 1960 han sido completados con los mencionados por otros testigos y en conjunto se citan, aunque él avisó en el prólogo de su libro que algunos nombres los había desfigurado u omitido y eso a pesar de que escribía en 1960. Los citados por otros autores de libros anteriores a ese año, todavía encubrían totalmente los nombres, citaban él que les habían asignado los rusos o no mencionaban ninguno, ya que no querían perjudicar a amigos que todavía estaban en campos y cárceles, o que incluso todavía en libertad en Rusia podían ser condenados; no es exagerado, la última condena de Juan Blasco fue en 1955, aunque duró solamente año y medio.

Después de comprobar y cruzar una vez y otra los datos de la lista “Silantiev” con otras listas, escalillas y listados de direcciones de aviadores republicanos de 1979 y 1981, se saca la conclusión de que los rusos no citaron en la lista oficial a algunos de los que realizaron cursos “especiales” en las escuelas misteriosas ni tampoco a otros que en una época u otra fueron miembros de unidades de la NKVD o agentes individuales de la misma. Por tanto el listado que ofrecemos tiene unos treinta nombres más que la original Lista Silantiev.

La relación así formada es la siguiente:

Alarcón Maturana, Joaquín. Piloto, tornero en Voroshilgrado y Alma Atá. Guerrillero fallecido en combate el 11 agosto 1944 en retaguardia alemana.

Alberca Niera, Ángel. Piloto, trabajó en Járkov y Stalingrado. Guerrillero fallecido en Leningrado en marzo 1943. Condecorado con la Orden de Lenin.

Aliaga Díaz, Francisco. Piloto. Uno de los 25 deportados a Siberia.

Almór Aloravela, Salvador. Uno de los 25 deportados a Siberia.

Altemir Altemir, Sebastián. Trabajador en Gorki, Guerrillero y piloto de caza en Gorka en el mismo regimiento de Juan Eguiguren Madariaga.

Álvarez Builla, Ramón. Piloto¹.

Andrés Guanter, José. Le cita Monclús como espía de la NKVD. Vivía en Carpesa, Valencia en 1979².

Aparici Velázquez–Gaztelu, Rafael. Piloto, hermano de José María, piloto de

I–16 en la Guerra Civil y medico en Tánger, Marruecos. Agente de la NKVD. Rafael vivía en Moscú en 1981.

Armenteros Mateos, Juan. Alumno piloto. Trabajo en Rostov. Guerrillero fallecido en combate en la retaguardia alemana en Crimea enero de 1943.

Armero González, Enrique. Piloto, falleció en la URSS.

Asunción Olmos, Benjamín. Alumno piloto, Trabajó en Rostov, fallecido en Crimea en 1943.

Badía Abad, José María. Piloto, Trabajó en Voroshilgrado, guerrillero fallecido en el Frente de Leningrado en 1942 en el destacamento “Voroshilov”.

Barceló de Garo, José. Fallecido en la URSS³. Hijo del coronel Barceló, uno de los cargos fusilados por el coronel Casado la última semana de la República.

Bartolomé Guillen, Miguel. Piloto. Vivía en Gorod Krasnogorsk en 1981.

Belda Tortosa, José (Manuel). Guerrillero. Salio de Járkov con el grupo de Domin-

¹Uno de los cinco que salieron para las escuelas de la NKVD en junio de 1939, desde Kirovabad.

²Fue también uno de los convertidos en agente de la NKVD. Trato de convencer a Monclús para fugarse en marzo de 1949.

³Hijo del coronel Barceló, comunista fusilado por Casado. Fue a la escuela de la NKVD desde Kirovabad.



Grupo de pilotos españoles en Moscú en 1941, poco antes de su arresto y dispersión por los campos de trabajo y de prisioneros.

go Ungría. Fallecido en combate sobre los hielos del Mar de Azov en febrero de 1942.

Belloví Roig, Juan. Alumno piloto, recorrió varios campos de trabajo⁴.

Beltrán Talón, Jaime.

Beltrán, Juan. Guerrillero en la región de bosques de Potolsk. Fusilado por los alemanes cerca de Velikie-Luki.

Benito Calderón, Francisco. Piloto de U-2 en la II G.M. Fallecido en la URSS.

Benito Mora, Julio.

Benito, Carlos.

Blanch Rodríguez, Antonio. Capitán Observador de Katiuskas, piloto, guerrillero fallecido en la retaguardia alemana en Viazma, septiembre 1942.

Blanco de la Carrera, Fernando. Teniente observador de Katiuskas en la Guerra Civil, capitán piloto de caza, mayor, jefe de observadores en regimientos en la II G.M., químico. Fallecido en Rusia en 1968 a la vuelta de varios años en Cuba.

Blasco Cobo, Juan. Autor del libro publicado en 1960 "Un piloto español en la URSS", perteneciente a la expedición que salió de Barcelona el 9 de octubre de 1938, segundo contingente de la 4ª Promoción. Formó parte del grupo que partió para trabajar en la fábrica de Kolomna. Volvió a España en octubre de 1956, 18 años casi exactos en la URSS. Fallecido en España.

Bonilla Domingo, Domingo. Teniente ametrallador-bombardero en Katiuskas, piloto de caza en varios regimientos en la II Guerra Mundial. Vivía en Moscú en 1981, donde falleció en marzo de 1987.

Caldevilla Cecilia, Juan Manuel. Capitán observador de Katiuskas en la Guerra Civil. Piloto en Kirovabad, jefe de expedición en la 3ª y en la 4ª Promoción⁵. Fallecido en Madrid en 2005.

Campillo García, Salvador. Guerrillero en el centro de Bielorrusia en junio de 1942. Se distinguió como jefe guerrillero en la zona de Novorossisk en marzo de 1943, siendo condecorado con la Orden de la Bandera Roja.

Calvo Muedra, José. Alumno piloto, uno de los veinticinco secuestrados en la Casa de Dubki. Volvió en el Semíramis.

⁴Coincidió en un campo con 17 niños españoles que ya tenían entre 18 y 20 años, detenidos por delincuencia común, aunque el campo era para detenidos políticos. Era la época posterior a la muerte de Stalin y organizaron una huelga de hambre que duro siete días. Su acción fue secundada por los demás internados.

⁵Caldevilla tiene un historial muy complejo ya que también fue guerrillero y miembro de las unidades de la NKVD más misteriosas. En una ocasión fue lanzado en paracaídas sobre un aeródromo alemán para recabar información sobre los Messerschmitt ME-262, los primeros reactores alemanes de combate. En una misión similar falleció Antonio Blanch Rodríguez, capitán observador de Katiuskas en la Guerra de España al igual que Caldevilla.

Carrillo Arqués, Joaquín. Guerrillero en junio de 1942 en la zona de Bielorrusia Occidental. Piloto de caza, vivía en Moscú en 1981.

Cañas Ortiz, José. Trabajo en Járkov. Fallecido en combate en el Frente de Kalinin, retaguardia del enemigo cerca de Velikie Luki en septiembre de 1942.

Cepeda, Pedro.

Cerdán Falcón, Ángel. Vivía en Moscú en 1981.

Cerdá, Ramón.

Chico Cantero, Mariano. Piloto, Guerrillero en el Mar de Azov helado, fallecido en combate en la URSS.

Cirvida Llorente, Antonio. Vivía en Moscú en 1981.

Colmenar de la Torre, Juan. Trabajó en Rostov. Guerrillero. Fallecido en combate en 1942. Enterrado en la aldea de Grigorievskoie, región de Novoduguino, Smolensk.

Crespillo Quesada, José (Francisco). Piloto, 152 Regimiento de Fusileros de la Guardia, GUIASP, Teniente, fallecido en combate el 26 de agosto de 1944 cerca de Yantsits. Condecorado con las ordenes de la Bandera Roja y la Estrella Roja.

Creus Capdevila, José. Piloto, natural de Tarrasa. Reclutado por Ungría en enero de 1942⁶.

Cuscó Flor, Antonio.

Delamás, Mario. Es un nombre supuesto, de una persona real, ideado por Blasco. Madrileño, comunista, "vivía en Moscú en 1946, en una barraca de madera cerca de la Fábrica Stalin de automóviles, con su mujer, su niño y su suegra, en una habitación pequeña".

Díaz Izquierdo, Julián. Piloto de caza. 964 Regimiento de Caza IAP de la 130 División IAD, luego en el Regimiento 439 IAP de la División 147 IAD. Vivía en Kalinin en 1981.

Díaz Sarriá, Miguel. Piloto, fallecido en la URSS.

Eguiguren Madariaga, Juan. Piloto de caza en la II G.M.

Escandell Llopart, Juan.

Escribano, José.

Escribano Delgado, Felipe. Piloto, madrileño amigo y camarada de Pararols. Trabajó en Járkov en 1939. Luego pasó a guerrilleros donde llevo a teniente. Vivía en Járkov en 1981.

⁶Pasó al 5º Cuerpo de Ejercito de Paracaidistas como teniente, con base en Noguins, cerca de Moscú, actuando como instructor. Abortada una gran operación paracaidista, se volvió a la guerrilla actuando en Kalinin y Bielorrusia. Al sur del lago Ilmen, zona donde habían estado miembros de la División Azul, una chica rusa le enseñó un emblema con el "Vista, Suerte y al Toro" que le había regalado un soldado español, sin duda miembro de la Escuadrilla Azul.



Velasco con un compañero en la Escuela de Kirovabad.

INTRODUCCIÓN

La denominada Cuarta Promoción de Kirovabad estuvo formada por tres contingentes de alumnos, el primero de algo más de ochenta miembros, formado por dos tandas, el segundo integrado por ochenta y nueve, y el último por cincuenta. En conjunto, y ya que fueron separados para volver a España al menos seis de la segunda tanda y algunos más de las otras dos porque no resultaron aptos, sumados a un pequeño grupo de al menos doce que enviaron a hacerse observadores, quedaron 200 componentes.

Desde la Segunda Promoción se había dividido el contin-

gente total de cada una en dos expediciones, quizás con la intención de duplicar los viajes pero disminuir los riesgos y la logística de grupos tan numerosos.

Formaron parte de ella como en las anteriores, combatientes de todos los ejércitos de la República, antiguos observadores y ametralladores–bombarderos que ya en la guerra habían demostrado su valor y hasta tenían el grado de oficiales o sargentos pero querían ser pilotos, soldados rasos de infantería y jóvenes imberbes que apenas habían cogido el fusil por breves momentos.

Durante el transcurso de los siguientes dieciocho años, incluidos los años de la Gran Guerra Patria hicieron de todo y participaron en todo tipo de actividades: fueron activos combatientes en las fuerzas armadas soviéticas, guerrilleros, pilotos, observadores y mecánicos, trabajadores en las fábricas más duras, activistas a favor del régimen y algunos considerados traidores y enviados a los peores campos de trabajos de la más remota Siberia, a los más lejanos parajes del Asia profunda, a minas de carbón cuyos nombres hasta hace poco no estaban ni escritos en los mapas y a otros lugares que, bien conocidos por los exiliados, eran el epítome de la crueldad y de la segura muerte por inanición.

Contra todo pronóstico muchos de ellos se salvaron y volvieron a ver la hermosa luz de su lejana Patria Española, que habían echado de menos durante tantísimos años. Analizando la composición de la lista se observa que los mayores entre ellos habían nacido en 1913 y los más jóvenes en 1920, por lo que sus edades en 1939 oscilaban entre veintiséis y diecinueve años.

Este trabajo de investigación y recopilación quiere ser un homenaje a todos los componentes de la 4ª Promoción de Kirovabad, aunque la mayoría de ellos ya no estén entre nosotros. Sentimos no haber llegado antes para realizar su

Escribano Roldán, Adolfo. Piloto, Radiotelegrafista integrado en la compañía de enlaces de la 4ª Compañía en Moscú. Vivía en Moscú en 1981.

Esmeralda Rico, Antonio. Guerrillero reclutado por Ungría en enero de 1942. Estuvo en la Escuela de Minadores–Zapadores de Leningrado.

Estrela López, Rafael. Del tercer contingente. Arribó con un grupo de la Cuarta a Leningrado el 25 de enero de 1939, y había volado en Kirovabad. Guerrillero con un amplio historial. Orden de la Bandera Roja. Vivía en Kiev en 1981⁷.

Expósito, Julián. Natural de Getafe.

Fajardo Ruiz, Salvador. Trabajo en Rostov, guerrillero fallecido en combate. Entre marzo y abril de 1943, fueron capturados por los alemanes nada más descender en paracaídas cerca de Kushovskaia.

Fabra Ferrando, Luis. Piloto, herido mientras efectuaba prácticas de tiro aéreo.

Fernández Prieto, Arturo.

Fons Fernández, Fernando, piloto. Se estrelló con su avión el 22 de marzo de 1939 mientras realizaba un vuelo en R-5, en Kirovabad.

Gallardo, Francisco. Piloto de U-2 en la II G.M.

Gallart, José. De Gerona miembro del PSUC.

Gallego Baños, Jacinto. Piloto. Derribado en 1943 sobre territorio enemigo, herido en una pierna que le amputaron. Vivía en Gorki en 1981.

Gámez Heres, Juan. Trabajó en Járkov y Stalingrado. Guerrillero fallecido en combate en Kalinín, junio de 1942.

García Gómez, Francisco. (El Jeta) Trabajó en Gorki, Guerrillero, piloto de caza, fallecido en combate cerca de Malaya Bielgorodka el 19 de marzo de 1943, provincia de Kamenets–Podolski, Ucrania.

García Granda, José. Fallecido en la URSS.

García, Fulgencio.

García–Patos Ayuso, Carlos. Es el mismo Carlos García Ayuso del tercer contingente, piloto de U-2 en la Gran Guerra Patria. Vivía en Moscú en 1981. (Se nombra también a un García Datos; creo es un error por García patos)

García Lloret, José. Pepe García, trabajó en la fábrica OR de Voroshilovgrado y luego estuvo en Járkov en la Escuela Pedagógica Superior de Idiomas. Vivía en Va-

lencia en 1979⁸.

Garrido Jordá, Francisco. Piloto de caza en la II G.M. Vivía en Kiev en 1981.

Gaspar Torrés, Francisco. Partisano en la zona centro de Rusia, actuó en el Mar de Azov. Piloto de caza en el Regimiento 17 de Reserva y luego en el 887 IAP de Caza de la 147 División IAD. Fallecido en la URSS.

Gascón, José.

Gascón López, Pascual.

Gázquez, Eusebio. Escuela de Minadores–Zapadores de Kostromá y Leningrado

Gimbernat Pedrosa, Joaquín. Trabajó en Rostov, jefe de grupo guerrillero, fallecido en combate en retaguardia enemiga en 1942.

Gironés Casa, José (Jesús). Piloto, de Gerona. Uno de los Ocho de Mónino. Varios dedos congelados y desaparecido en la fuga de noviembre de 1940 a través de la nieve.

Goixart, José. De Barcelona, uno de los Ocho de Mónino.

Gómez Ayuso, Carlos.

Gómez Herrera, Juan José.

Gómez Martínez, Juan Francisco. Teniente observador de Katiuskas, piloto en la II G.M. Vivía en Moscú en 1981.

Gómez, Ricardo.

Gómez Naya, Antonio. Del tercer contingente, deportista famoso en España y en Rusia. Fue de los pocos que salió de Rusia probablemente en 1939.

Gómez Naya, Lorenzo. Hermano del anterior.

Gómez Zapatero, Miguel. (puede ser Gómez Salguero, Alfonso).

Gonzalo González, Federico. Capitán observador en la Guerra Civil. Piloto en Kirovabad.

González Verduras, Tomás. Piloto en Kirovabad, uno de los primeros guerrilleros, diversas condecoraciones soviéticas. Miembro notable de la NKVD.

Guillén Niguel, Bartolomé. (Miguel B. Guillén Collado). Fallecido en la URSS.

Herrador, Miguel. Malagueño, de ideología comunista (No es seguro el nombre)

Ibáñez Palín, Carlos. Vivía en Moscú en 1981.

Igres, Javier.

⁷Rafael Estrela Llopis: Después de un año en una fábrica, pasó a estudiar en Járkov en la misma escuela que Bravo y Fierro. Participó en el Grupo de Járkov al mando de Ungría en junio de 1941. Luego estuvo en diciembre en Rostov del Don y en enero de 1942 en el Mar de Azor, actuando desde Yeis, Sabelsk y Puerto Catón. A continuación en el cerco de Smolensk con Francisco Gullón. En diciembre de 1942 fue a Kazajstán para reclutar españoles para ser guerrilleros. Su presencia y actividad las cuenta Blasco.

⁸Pepe García Lloret: El 21 de junio de 1941, se presentó con otros dos españoles a un batallón antitanque organizado por el Konsomol de la ciudad en Járkov. Herido y evacuado al Cáucaso. Se incorporó a la Industria Aeronáutica Militar donde estuvo 23 años seguidos. Sin dejar de trabajar cursó estudios en la Escuela Superior de Aeronáutica N° 1 de Moscú y ejerció como ingeniero jefe de pruebas en sistemas e instalaciones, como la bomba atómica soviética a bordo del Tupolev TU-4.

⁹Una información asegura que consiguió integrarse en la Embajada Alemana, antes del 21 de junio de 1941.

necesario ensalzamiento, pues sus tremendos sufrimientos estimamos que constituyen algunos de los más notables y valiosos esfuerzos soportados por contingentes de españoles durante la II Guerra Mundial.

RECLUTAMIENTO Y SELECCIÓN

Los diferentes orígenes de la Promoción

Juan Blasco era telefonista en una centralita del XVIII Cuerpo de Ejército en Barcelona a mediados de 1938. Se presentó a una convocatoria para ser piloto y luego de aprobar ingresó en una escuela preparatoria para pilotos en Sabadell, donde solamente daban clases teóricas de diversas materias relacionadas con el vuelo. Recibían temas de Matemáticas, Navegación Aérea, Aerodinámica, Lectura de Mapas, Instrucción Militar y Teoría del Vuelo. Según nota de Carlos Lázaro en su trabajo sobre “La formación de aviadores españoles en la URSS” el teniente coronel Ramón García Larrea, era el Jefe de la Escuela de Sabadell; les dijo que la formación de cada piloto en Rusia costaba al gobierno republicano 180.000 pesetas—oro.

La mayoría de los muchachos jóvenes tenía totalmente idealizada a la Unión Soviética, gracias a la propaganda y a las películas que se veían en la España Republicana en esos años y pensaban que era el paraíso, donde no existía ni la injusticia ni la desigualdad. Se difundía entre los jóvenes la revista “La URSS en construcción” con maravillosas fotografías de gentes jóvenes y perfectas, en composiciones fotográficas maravillosas.

La procedencia de los futuros pilotos era de lo más variopinta, viniendo de todos los rincones de la Península y las is-



Miguel Velasco con tres compañeros en la Escuela de Kirovabad.

las. A finales de 1938 se había establecido en la zona catalana de la República una escuela preparatoria de Pilotos de Aviación, que en otros documentos llevaba el nombre de Escuela de Capacitación de Aviación de Sabadell y poseía una dependencia secundaria en San Sadurn D’Anoia muy próxima al campo de aviación. El documento de creación de la denominada, según el boletín, Escuela de Aprendices de Pilotos, aparece en el Diario Oficial N° 280 de 27 de octubre de 1938. Actuaba como ayudante de García Larrea el teniente piloto José Marqués García.

Los cursos de esta escuela tendrían una duración de un año, admitirían alumnos de entre 15 a 17 años pasando re-

Lahoz Polo, César. Trabajó en Voroshilgrado y Alma Ata. Guerrillero, Piloto de caza, Fallecido en combate en el Cáucaso en 1943.

Larreta García, José M. Guerrillero en el grupo de Lorente y Campillo que actuó entre Novorossisk y Guelenzhick en marzo de 1943.

Letosa Pérez, José María. Partisano en la zona centro de la URSS. Como miembro de la 43ª Brigada de Ingenieros, volaron un puente de acceso a una ciudad, siendo condecorado con la Orden de la Bandera Roja.

Llorens, Federico.

Lluva Barriopedro, Eusebio. Fallecido en la URSS

López Loaisa, Jacinto. Del tercer contingente. Trabajó en Járkov. Fallecido en combate en retaguardia alemana en Novorossiisk en abril 1943.

López Marcos, Agustín. Piloto, magnífico bailarín

López¹⁰ Moreno, Quintín.

López Ríos, Domingo. Trabajó en Rostov. Fallecido en combate en Krasnodar, el Kubán, enero de 1943.

López Peris, Constantino. Piloto.

López Tamayo, Máximo. (Maximino) Trabajo en Járkov y Stalingrado. Guerrillero en el destacamento Comintern¹⁰, fallecido en combate en 1942, aldea de Novoduguiño, Smolensk.

Macayá Tarrés, Damián¹¹. Curso de Observador en Rusia. Trabajo en Fabrica Stalin, Moscú, Teniente observador—navegante, defensa de Moscú, saltó en paracaídas sobre Königsberg, el 15 mayo 1943, entregado por los alemanes a España, fusilado en Barcelona.

Malaret Ezquerro, Pascual. Piloto, Guerrillero responsable del cuartel de Moscú en la época final de la guerra, hacia 1944.

Mariñas Prieto, Antonio.

Marmeló, Luis. Uno de los pilotos, seleccionado para una de las “escuelas misteriosas”. Escuelas de la NKVD para agentes o informadores, voluntarios o en la mayoría de los casos forzados. Datos, fotografías, historiales de sus parientes en manos de la policía los convertían en rehenes.

Marqués Castell, Vicente.

Martí Riera, Juan. Barcelonés de Pueblo Seco

Martín Medina, Gregorio. (“Goyito”). Del grupo de Salvador Campillo, lanzado

en paracaídas el 31 de diciembre de 1942 al este de Rostov.

Martínez Alcalde, Ángel.

Martínez Fierros, Celestino. Soldado en Moscú en la Sección de Guerrilleros de Roque Serna entre 1941 y 1942; luego en Aviación desde el verano de 1942, volando primero U-2 y luego IL-2 en el 989 SHAP, Regimiento de Aviación de Asalto, del 10º Cuerpo de Aviación de Asalto de Odesa. Teniente jefe piloto. Fallecido en combate el 9 de marzo de 1945 en el Lago Balatón, Hungría. Marido de Clara Rosen, la traductora de Kirovabad. Condecorado con las ordenes de la Guerra Patria y Estrella Roja.

Martínez García, Antonio. Vivía en Rostov del Don en 1981.

Martínez Prieto, Antonio.

Martínez Puerta, Jesús. Vivía en Moscú en 1981.

Mauchet Castejón, Enrique.

Más Mengual, Bartolomé.

Mellado Alonso, Gabriel.

Menéndez de la Cruz, Juan Antonio. Vivía en Moscú en 1981.

Milla Pastor, Luis. Madrileño que había trabajado en LAPE como mecánico y murió en la URSS en algún año posterior a 1940¹². Uno de los Ocho de Mónino, volvió muy enfermo a Moscú en 1946.

Milla Millán, Andrés. Del Partido Socialista de Albacete. Guerrillero en la zona de Polotsk, incorporado en febrero de 1942 y ascendido a teniente.

Miralles, Obdulio.

Monclús Guallar, Vicente. Anarquista aragonés uno de los principales opositores a la Integración dentro del aparato soviético¹³. El más notable superviviente de los Ocho de Mónino. Paso dieciséis años en cárceles y campos de concentración. Vivió en Francia con un hermano suyo. Publicó su libro en Buenos Aires.

Monferrer, Ismael. Fallecido en la URSS.

Montejano Moreno, Vicente. Volvió en el Semíramis, fue uno de los 25 secuestrados en Dubki.

Mora, Bartolomé. Comunista del PCE.

Muñoz Bermejo, Pedro. Piloto de Katiuskas en la Guerra Civil. Piloto en la URSS. Vivía en Sauquillo de Cabeza, Segovia en 1979. También vivió en La Habana, Cuba.

Muñoz Rodríguez, Gonzalo.

¹⁰Uno de los López llamado por sus compañeros en Kirovabad “Lapín” fue destacado guerrillero, había sido fusilado en Mallorca en 1937 y sobrevivió. Falleció en combate en retaguardia alemana cerca de Kushovskaia, al suroeste de Rostov del Don, alrededor de febrero o marzo de 1943.

¹¹Sargento observador navegante en la Guerra de España.

¹²Era bajo de estatura, ancho de pecho, con poco pelo, nariz chata, admirador de los actores americanos y de las películas de Hollywood, excelente bailarín, un muchacho alegre. Uno de los residentes de Mónino, secuestrados el 28 de enero de 1940.

¹³Uno de los Ocho de Mónino, el último que resistió en el ferrocarril de Vorkuta, en el Ártico.

conocimiento médico semestral y cursarían asignaturas aeronáuticas y cuando llegaran a la edad militar pasarían a efectuar el Curso de Pilotos. Estimamos que al final se entrecruzaron dos proyectos o dos procesos de selección, el de Los Jerónimos en Murcia y el de Sabadell en Cataluña, y se unificaron en uno solo.

Se trataba de comenzar la selección y puesta a punto de los jóvenes que luego pasarían a hacer los cursos de pilotos, bien en escuelas nacionales o bien en otras fuera, como fue el caso de los que formaron parte de la 4ª Promoción de Kirovabad. De Sabadell partieron varios grupos de alumnos, pero no todos, ya que el último grupo de 50 se habían seleccionado en varios lugares de Murcia.

Entre los alumnos se decía que la mitad de ellos no tenía credo político ni convicción alguna y solo habían ingresado en Aviación por el gusto hacia aquella profesión; un veinte por ciento eran anarquistas o mejor afiliados a sindicatos de esa tendencia, otro diez por ciento eran afiliados a partidos del Frente Popular y el resto, un 20 por ciento más, eran comunistas entre afiliados y simpatizantes, ya que muchos de estos últimos consideraron que la pertenencia al Partido era una garantía para el viaje a Rusia.

Algunos eran republicanos de clase media. Blasco cita a Francisco Pac Morata como desaparecido en la Unión Soviética



A la izquierda, Francisco Benito. Teniente piloto, voló en aviones U-2 durante la II Guerra Mundial. Colección F. Meroño. A la derecha, Carlos García-Patos Ayuso, piloto, voló en los aviones U-2 de entrenamiento y enlace, durante la Guerra Mundial. Foto F. Meroño.

hacia 1960, pero residió en Moscú en 1981 y tenía su domicilio allí. Al señalarle el teniente coronel antes de salir para Rusia como simpatizante de la derecha y no militante, el chico que tenía aspecto de buena familia, era delgado, de buena estatura, pelo negro rizado y bien parecido, se convirtió en blanco de todos. Lo tuvieron vigilado los comunistas desde el principio y durante el viaje por temor a que escapara.

Tanto en Sabadell como en San Javier las comisiones soviéticas preguntaban y confirmaban con los alumnos sus antecedentes militares y sus vinculaciones políticas.

Otros testimonios de textos personales sobre miembros de la 4ª Promoción son los de Vicente Monclús Guallar, Miguel

Velasco Pérez, Vicente Reguengo y Francesc Pararols, el relato de Eusebio Ortega Bustos y el libro del periodista Daniel Arasa. Según Carlos Lázaro en su "Diario de un piloto de caza en Kirovabad" (Ediciones Campomas, Valencia) en el Diario Oficial del Ministerio de Defensa del 29 de marzo de 1938 se anunció la Convocatoria del 5º Curso de pilotos para la Aviación de la República, que integraba a 154 alumnos.

El primero y segundo contingentes

El primer contingente es el que describe uno de los pilotos que luego volvió en el Semíramis en 1954. Eran unos cin-

Muñoz Ruiz, Julio. Piloto de caza en la II G.M.

Navarro, Ángel. Fallecido en la URSS

Navarro, Juan. Barcelonés, alto, moreno y fuerte, vivía en el barrio de la Barceloneta, fallecido en un campo de concentración. Uno de los Ocho de Mónino; quedó en el camino en la nieve en septiembre de 1940.

Novo Fernández, Rafael. Trabajó en Járkov y Gorki. Guerrillero en el destacamento "Voroshilov". Fallecido en combate Frente de Kalinin, 1942.

Ortega Martínez, Evaristo. Guerrillero en 1943 en la zona del Kubán. Fallecido en la URSS

Pablo Otero, Antonio.

Palacios García Camacho, Bernardo.

Pac Morata, Francisco. Dado por muerto por Blasco, sin embargo aparecía en la lista de Aviadores de la República, direcciones de ADAR publicada en Diciembre de 1979 como viviendo en la URSS, Zaporoshe-65, UL. Schaslivaja 13ª, kb. 80¹⁴. Uno de los Ocho de Mónino deportado al extremo de Siberia, quizás a Inukubaska.

Pararols Mercader, Francesc. Piloto del primer contingente¹⁵.

Pascual Pastor Justón. Volvió a España en el "Semíramis" el 2 de abril de 1954. Él contó la odisea de los primeros secuestrados. Se casó con la hermana de Blasco a su vuelta a la Patria, y estaba esperando a Blasco en Valencia cuando llegó en 1957.

Pedreny, Felipe. Catalán, piloto.

Pellicer, José.

Peinado Peñalver, Antonio. Piloto de Caza, en el 153 Regimiento de Tiradores de Aviación de caza de la Guardia IASP, 12 División de Aviación de caza. Subteniente piloto fallecido en combate el 24 de octubre 1944 en aldea Pistini, Crosno, Polonia. Orden de la Estrella Roja.

Peña, Federico. Piloto, trabajador en la Fabrica Nº 30

Pérez Yudes, Antonio. Trabajó en Rostov. Guerrillero fallecido en combate en retaguardia enemiga en Novorossisk en 1943.

Pérez Bonet, Gustavo. Piloto, fallecido en la URSS.

Petrenco, J.

Pinto Gómez, Juan. Del tercer contingente. Partisano en el centro de la URSS. Vivía en Moscú en 1981.

Plaja Matas, Ricardo. Piloto. Vivía en Feodosia en 1981.

Pons López, Eusebio. Piloto, uno de los secuestrados en la Casa Dubki. Fueron conducidos 24 muchachos y el Doctor Bote, sucesivamente a la cárcel de Novosibirsk, a la colonia de Krasnoyarsk, a los campos de concentración de Karagandá, Odesa, Cherepovets y al Número 5 de la ciudad de Stalino en la cuenca minera del Donbass.

Pons Guilla (ó Gil), Juan. Trabajó en Rostov. Guerrillero fallecido en retaguardia enemiga, Crimea el 13 de marzo de 1943¹⁶.

Porrás Caballero, Eugenio.

Puig Delgado, Agustín.

Puig Sánchez, Fernando. Piloto.

Quesada Alonso, Gabriel. Piloto. Vivía en Moscú en 1981.

Ramírez Hernández, Antonio. Del último contingente llegado a la escuela.

Ramírez Reyes, J. Antonio. Este ó el anterior fueron guerrilleros desde Tuapsé, al sur del enclave que los alemanes conservaban en Novorossisk.

Ramos Molins, Francisco. En la prisión especial de Kucheno en 1951. Compañero de Monclús durante tres o más años en la prisión especial. Monclús le acusa veladamente.

Ramos del Oso, Luis. Vivía en Rostov del Don en 1981.

Ramos Arribas, Máximo.

Regla Larriga, Ángel. Vivía en Moscú en 1981.

Regla, Enrique.

Remell (ó Ramell) Coloma, Claudino. Piloto, llamado "Ramayets", uno de los 25 deportados a diferentes campos en Asia. Volvió en el Semíramis.

Riba Roca, José. De Gerona.

Rico, José Antonio. Estudiante madrileño, piloto en Kirovabad, estuvo en una de las "escuelas misteriosas".

Rioja González, Francisco. Partisano en la zona central de Rusia. Componente

¹⁴Se le titula como anti-comunista en el transcurso del texto. Estuvo un año en Mónino antes de ir a los campos.

¹⁵Pararols: Cuando arribaron los del tercer contingente el 6 de enero de 1939, había en la escuela 180 alumnos, de los cuales un grupo estaba haciendo los vuelos elementales en el U-2 y otro, entre los cuales estaba Pararols, ya pilotaban los UTI-4, avión doblemando del I-16 y habían iniciado los vuelos solos en este último. No obstante no figura en la lista "Silantiev" como piloto.

¹⁶Tanto Pons como Armenteros y otros españoles fallecieron en combate rodeados por alemanes en la aldea de Shúbino, distrito de Kirov.

cuenta alumnos procedentes de Alcantarilla y de Sabadell, que salieron a finales de agosto de 1938 y luego de viajar en ferrocarril por Cervera y París accedieron a El Havre donde embarcaron en el “Maria Ulianova”, llegando a Kirovabad a primeros de septiembre del mismo año. Iba mandado por el Capitán Observador Antonio Blanch Rodríguez. Según Clara Rosen llegó la primera expedición de esta denominada Cuarta Promoción el 6 de septiembre de 1938 a Kirovabad y se trataba de un pequeño grupo de cincuenta encabezado por Antonio Blanch.

En cuanto al segundo, estuvo formado por 73 alumnos, procedía de la Escuela de Aviación de Sabadell y el resultado fue anunciado por el ya mencionado teniente coronel Ramón García Larrea, jefe de la misma, el 9 ó 10 de octubre de 1938. El día 12 en autobuses los trasladan a Portbou y en la propia expedición están anotados los observadores José Tuñón, Federico Gonzalo y Juan Caldevilla así como los ametralladores Domingo Bonilla, Joaquín Carrillo Arqués y Juan Francisco Gómez Martínez. Según Pararols a la lista inicial se adscribieron diez más que eran miembros de las Brigadas Internacionales, totalizando 83 componentes. Según Manuel Velasco este grupo embarcó en el puerto francés el 13 de octubre de 1938 en el buque “Es-



La fotografía de la izquierda nos muestra a Domingo Bonilla Domingo, teniente ametrallador–bombardeo en la Guerra de España, piloto de caza y primer teniente en la URSS. Voló en Stalingrado y en Kursk, terminando la guerra en Berlín en 1945. Foto F. Meroño. La de la derecha, a Francesc Pararols, que fue nombrado teniente menor (alférez) en la Escuela de Ingenieros Minadores de Leningrado en marzo de 1946. Foto F. Pararols.



molnik”. Este segundo grupo de la 4ª se reunió en El Havre con el capitán Caldevilla que traía de vuelta hacia España al segundo grupo de pilotos de la 3ª Promoción, con los cuales coincidieron durante unas horas y fueron objeto de la mayor curiosidad por parte de los que partían.

La tercera expedición

A estos contingentes iniciales que partieron con un mes de separación, se unieron en la escuela un segundo grupo de unos ochenta alumnos más seleccionados en Sabadell, donde estuvieron varios meses dando clases, y marchando a Rusia a finales de noviembre.

En él figuraban alumnos que hasta ese momento habían estado en la citada Escuela de Capacitación en San Sadurní D’Anoia, un anexo de la citada Escuela de Sabadell estableci-

do en un antiguo cuartel.

Y finalmente otro grupo más de 50 muchachos, fue escogido entre los convocados en marzo, denominados como 5ª Convocatoria y seleccionados por una comisión soviética en San Javier (Murcia). De los 2000 alumnos previamente admitidos –al igual que en las anteriores promociones– solo un grupo de 250 a 300 fueron llamados y empezaron cursos en Alcantarilla. De ese grupo inicial la comisión citada, formada por 3 ó 4 personas, una de ellas una mujer, seleccionó a 60

de uno de los tres grupos que actuaron en los alrededores de Novorossisk en febrero de 1943. Vivía en Dniepropetrovsk en 1981.

Ródenas Sánchez, Pedro. Piloto.

Rodríguez Rabaneda, Manuel.

Rodríguez Rodríguez, Hermógenes. Piloto. Uno de los 25, volvió en el Semíramis. Vivía en Madrid en 1979.

Rodríguez Tenedor, Tomas.

Roig Lillo, Miguel. Fallecido en la URSS.

Romero Carreira, José.

De la Rosa Zamorano, Luis (Julián). De la tercera Promoción, convaliente por accidente en Kirovabad, terminó el curso de piloto con la Cuarta. Guerrillero con Diego Tomás, volvió a España con el Maquis y fue capturado. Salió de prisión en 1962.

Ros Caballero, Luis. Piloto.

Ruiz Gómez, Juan. Guerrillero podría ser el conocido como “Ruiz El Piloto” que actuó en el grupo de Juan José Otero en 1943 en Bielorrusia. Vivía en Moscú en 1981.

Ruiz Giménez, José. Piloto de caza en la II G.M. Regimiento 439 IAP de la División 147 IAD.

Ruiz Haro, Manuel. Piloto. Guerrillero en la zona de Vitebsk–Polotsk.

Salas, Juan. De Barcelona, uno de los Ocho de Mónino; enfermo y desaparecido durante la fuga de un campo de tres españoles en noviembre de 1940.

Salut, Joan. Se confunde con el nombre del anterior, creemos es el mismo.

Salut Payá, Emilio. Autor del cuadro “Paracaidistas en Kirovabad”, estuvo en el Campo de Karaganda. De Barcelona.

Sainero Carrero, Manuel. Vivía en Rostov del Don en 1981.

Sánchez Quintero, Pedro.

Sanjuán Roldan, Ramón. Trabajó en Rostov, guerrillero fallecido en combate en retaguardia enemiga en el Cáucaso 1943.

Sastre Sandro, Vicente.

Segura, Rafael.

Sevilla Medina, Santos. Guerrillero y luego Piloto de Caza en la II G.M. Regimiento de Caza 591 IAP.

Tarrés, Francisco. Uno de los Ocho de Mónino, Deportado a Inukubsk.

Tomás Lencina, Diego. Piloto, entre 1939 y 1941 trabajó en un complejo industrial

de la ciudad de Rostov. Participó en guerrilleros con Julián de la Rosa Zamorano hasta finalizar la II Guerra Mundial recibiendo condecoraciones. Visitó Kirovabad en 1989.

Torres Gómez, Adolfo. Piloto. Vivía en Zaporoshe en 1981.

De la Torre Díaz, Luis. Trabajó en Járkov y Gorki. Guerrillero, 160 Patrulla de Caza BIZ como Soldado del Ejército Rojo, Zapador. Fallecido en combate el 2 de agosto de 1942, enterrado en la aldea de Gorushka, Kalinin.

Trillo Díaz, Amadeo (Rogelio). Teniente observador en la Guerra de España. Piloto de caza en la Gran Guerra Patria. Regimiento 439 IAP de la División 147 IAD. Vivía en Madrid en 1979.

Tuñón Albertos, José. Capitán observador en la Guerra de España. Piloto en Kirovabad. Fuga abortada en el interior de baules, muy publicitada en los medios. Vivía en San Baudilio de Llobregat en diciembre de 1979.

Uribe del Barco, Venancio (Vicente). Piloto. Del PCE de Valencia, hermano de un ministro del PCE.

Ustarróz Calonge, Benito. Trabajó en Gorki. Guerrillero en el grupo del Mar de Azov a comienzos de 1942, al mando de Francisco Gullón¹⁷.

Vázquez Martín, Justo.

Velasco Germán, Leoncio. Piloto de caza en la II G.M. 17 Regimiento de Reserva, 208 Regimiento de Asalto ShAP.

Velasco Pérez, Miguel. Autor de un libro sobre su exilio. Uno de los 25 deportados a los campos de Siberia.

Viladomat Font, José. Piloto, Trabajador en fábrica, guerrillero en múltiples actuaciones y escenarios. Vive en Barcelona.

Villanueva Flores, Julio. De Valladolid, piloto, uno de los 25 prisioneros en Karaganda y otros campos.

Vozmediano Espinosa, Germán. Piloto. Guerrillero en uno de los grupos lanzados en paracaídas al este de Rostov. Se le congelaron las dos piernas que tuvieron que amputarle en el hospital de Tiflis.

En total se ha nombrado a 188 componentes de todas las procedencias y especificando todos los datos conocidos, incluso los más intrascendentes.

¹⁷Fallecido en territorio soviético, como consecuencias de combate en la retaguardia enemiga, Frente de Leningrado a comienzos de 1943. No pudo recoger la medalla de 1º Grado de la Gran Guerra Patria que se le había concedido.

alumnos para hacer el curso en la URSS. En noviembre los alumnos seleccionados comenzaron a viajar a Cataluña en grupos de 8 a 10 personas dependiendo de su peso, para no sobrepasar el límite de carga útil de los De Havilland DH-86 de la LAPE, que cubrían el trayecto nocturno entre la Zona Sur y Sabadell.

Eusebio Ortega Bustos perteneció a esta última convocatoria de alumnos que fue convocada el 2 de abril de 1938 con objeto de prepararse para hacer el Curso de Piloto. Estuvo desde mayo de ese año estudiando en Los Jerónimos, Murcia, hasta que entre septiembre y octubre fueron trasladados a la Base de San Javier, donde permaneció él hasta el 31 de marzo de 1939. Allí se fueron desmembrando; unos sesenta partieron hacia la URSS en noviembre de 1938, entre los cuales estaban Rafael Estrela Llopis, Carlos Ayuso Garciapatos, Juan Pinto Gómez, Jacinto López Loaisa, Antonio Gómez Naya y Antonio Esmeralda.

Vicente Reguengo, que escribió su relato con nombre falso, establece el comienzo de su periplo a finales de 1938 cuando un grupo de 50 jóvenes estaban concentrados en San Javier (Murcia) para salir hacia un lugar próximo a Barcelona al mando de un teniente. Reguengo no quiere dar datos concretos porque escribe en 1955, él había vuelto en el Semíramis en abril de 1954 y temía perjudicar a otros que se habían quedado en Rusia. Pero indudablemente se refiere al viaje hacia Sabadell encabezados por un teniente que ayudaba al teniente coronel García Larrea en sus cometidos. Reguengo parece dar a entender que él es Cesar, al que se refiere todo el relato, un chico de un pueblo de Albacete de familia modesta, pero no comunista.

Junto con otro grupo —lo que parece señalar que eran más de 50— sale para Francia por vía terrestre el 6 de enero de 1939. Embarcaron en Rouen en el buque “Kooperatsia”; llegaron el 25 a Leningrado, cuando ya se había establecido claramente entre ellos la separación entre comunistas y simples republicanos. Por vía férrea arribaron a Kirovabad mientras por el camino les sucedieron todos los acontecimientos que habían pasado los demás. En su caso los abrigos y zapatos que les dieron eran usados y la comida todavía era buena y abundante.

Uno de los rebeldes, que acabó yendo a las fábricas

En el relato de uno de los españoles rebeldes se habla de tres diferentes expediciones que formaron parte de la 4ª Pro-

moción; una primera compuesta de dos contingentes que viajaron casi seguidos, uno a finales de agosto que llegó a la URSS a primeros de septiembre, y otro en el mismo octubre de 1938. Otros hablan claramente de una expedición a finales de noviembre de 1938 y luego una cuarta y última en enero de 1939.

Blasco parece referirse siempre a componentes del segundo grupo. Este llevaba desde comienzos de agosto de 1938 estudiando en Sabadell. A primeros de septiembre llegaron a la Escuela tres rusos y un español acompañados del teniente coronel Jefe de la Escuela, Ramón García Larrea. Hablaron

con cien chicos. En la segunda mitad de septiembre llegó un capitán observador, sin duda Juan Manuel Caldevilla, quien dijo ser el jefe de la futura expedición a Rusia y se declaró poseedor de una lista de ochenta y nueve alumnos. Se decía entre ellos que era el mejor observador de la Aviación de la República y que como premio lo enviaban a hacerse piloto. Era pequeño, de complexión fuerte, pelo rubio, ojos azules y facciones vulgares; el retrato típico de Caldevilla. En efecto, poco después leyeron una lista con 89 nombres y el 9 de octubre de 1938 formaban vestidos de paisano, siendo trasladados en cinco autocares a Portbou. El jefe de la escuela prometió que el resto de los alumnos seguirían a este grupo en pocos días.

Como se ve hay dis-

crepancias en los números aportados por los distintos protagonistas, pero esto es normal en tiempos tan turbulentos y con datos que no estaban nada claros porque nadie quería clarificarlos.

VIAJE Y COMIENZO DE LA INSTRUCCIÓN

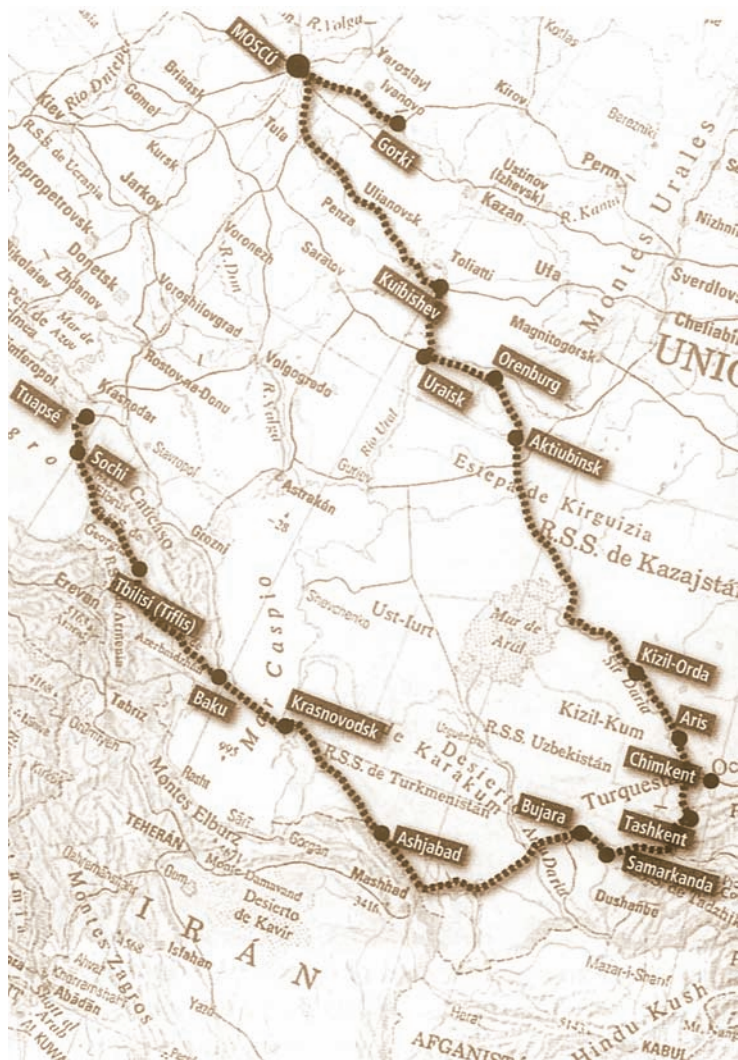
Un viaje similar al de otras promociones

Según el diario que escribía el capitán observador Antonio Blanch Rodríguez, el tortosí que había sido durante la mayor parte de la guerra tripulante de los Tupolev SB-2 Katiuskas, tanto él como el también capitán observador Fernando Blanco de la Carrera encabezaron una expedición de 52 alumnos que llegaron al centro de entrenamiento el 6 de septiembre de 1938, como atestigua también Clara Rosen.

Los que salieron el día 12 de octubre de 1938, como Parrols, llegaron a París el 13, y fueron trasladados al El Havre donde arribaron el 14. Estuvieron unos días esperando su barco, que fue en su caso el “Maria Ulianova”, buque de madera viejo conocido por los historiadores de la Guerra Civil



Distintas fotografías del avión de escuela y enlace U-2, muy empleado por los rusos en misiones nocturnas en retaguardia alemana. Foto F. Meroño.



Recorrido por la Unión Soviética de un grupo de guerrilleros españoles, antes de incorporarse a la unidad de "partisanos" 00125. Foto F. Pararols.

por haber trasladado múltiples cargamentos desde la URSS hacia España durante toda la contienda. El 17 llegó el navío y comenzaron un viaje a Leningrado, en el cual fueron tratados magníficamente. No rodearon Jutlandia sino que cruzaron por el Canal de Kiel y en cuatro jornadas estaban en la antigua San Petersburgo.

Es curioso que Miguel Velasco cuente su viaje por las mismas fechas que este y algo distinto. Escribe que el buque en el que se embarcaron el 13 de octubre era el "Esmolnik", que llegaron a El Havre donde apenas esperaron nada y que hicieron una parada en Róterdam. Es muy posible que dos grupos hicieran el viaje por lugares diferentes y en fechas muy parecidas, coincidiendo casi en su llegada a Kirovabad.

El 24 de octubre de 1938 comenzaron su curso de pilotos y según los datos disponibles eran 83 alumnos, aunque entre ellos se contabiliza a efectos del curso a cuatro capitanes y tres tenientes. Su grupo de vuelo con el mismo instructor, Vladimir Surkov,



Mapa de la URSS con la situación de algunos campos de prisioneros en la Rusia Europea, entre Polonia y los Montes Urales. Foto M. Velasco.

estuvo formado por Juan Eguiguren Madariaga, Mariano Chico, Antonio Cuscó y José María Letosa.

El contingente llegado a Kirovabad en noviembre

Algunos alumnos que no cuentan a la primera expedición citada, la de septiembre, contabilizan como segunda expedición de la Cuarta a la que llegó a Kirovabad el 14 de noviembre del mismo año de 1938 y vio interrumpido su curso de vuelo el 15 de abril de 1939, catorce días después de que el General Franco diera por terminada la Guerra de España.

José Viladomat cuenta que entre sus pertrechos, y sin declarar, iba con ellos desmontado un avión alemán capturado, un bimotor de bombardeo Heinkel HE-111, equipado con cámaras fotográficas de reconocimiento, para entregarlo a los soviéticos.

Luego de Portbou llegaron a Gerona donde embarcaron en vagones de ferrocarril de carga. Caldevilla les retiró los pasaportes. Les dieron de cenar en Cervera y una bolsa de



Mapa de la zona asiática de la URSS con la situación de algunos campos de prisioneros entre los Montes Urales y el extremo oriental. Foto M. Velasco.



En la Escuela de Ingenieros de Leningrado en 1945. De derecha a izquierda sentados, Viadiú, Aparicio y Artaza. De pie Gázquez, Quique, Ortega, Verduras y Pararols. Foto F. Pararols.



Clases teóricas en la Escuela de Ingenieros Minadores de Leningrado a finales de 1945. De izquierda a derecha en primer plano, González Verduras, Aymamí, en segundo plano Caldevilla, Rodeiro y Pararols. Foto F. Pararols.

provisiones. A continuación subieron al tren de Paris. Los comunistas vigilaban los vagones. Al llegar a Paris los trasladaron hacia El Havre en unas tres horas; allí esperaron diez días por un buque de carga y pasaje ruso. El que se destacaba entre todos los rusos era un tipo alto y fornido, el Camarada Comisario. Los llamaron pronto para un abundante desayuno y les ofrecían cuatro veces al día unas mesas llenas de alimentos. Pararon breves horas en Róterdam y continuaron a Leningrado donde el aspecto de la gente les llenó de pesimismo por su pobreza.

Revisaron sus maletas y volvió el capitán Caldevilla a recoger los pasaportes, que esta vez desaparecieron para siempre. Los trasladaron a la Estación de Moscú atravesando la hermosa ciudad, que tan solo pudieron observar a hurtadillas ya que les prohibieron abrir las cortinillas. Allí embarcaron en cuatro vagones, tres de pasajeros y uno restaurante, siendo esta composición enganchada al expreso de Moscú, pero sin comunicación con este. Los traductores o “periboches” les ofrecieron tabaco y les informaban de todo. En Moscú los engancharon al expreso de Tiflis y nadie pudo bajarse, permaneciendo bajadas todo el tiempo las cortinillas. El tren realizaba la ruta Moscú–Járkov–Róstov–Bakú–Tiflis. Interrogaban abiertamente a los traductores y aprendían rápido todo lo que podían de su futuro destino; había una tanda de alumnos en Kirovabad de unos noventa alumnos con el curso mediado. Al quinto día de viaje llegaron a Kirovabad. Era el día 14 de noviembre de 1938 y el Comisario Miróv, temido y respetado por todos, incluso por el Jefe de la Escuela les dirigió la primera arenga típica.

Las traductoras presentes en aquel momento eran Clarita Rosen y la “Tubo Pitot”, Aurora Steinmetz. Los traductores que estuvieron de principio a fin en Kirovabad fueron Rosso, Aurora, Yákov Shvartz “Yasha” y Clara Rosen. Los demás, que fueron numerosos, iban y venían, se cansaban pronto y volvían a Moscú.

En un momento u en otro hubo con la 4ª Promoción cinco oficiales observadores que se hicieron pilotos: los capitanes Juan Manuel Caldevilla Cecilia, teóricamente al menos, jefe responsable de los alumnos, Antonio Blanch Rodríguez, Fernando Blanco de la Carrera, José Tuñón Albertos y Federico Gonzalo González. También les acompañaban con el mismo objetivo tres ametralladores, los tenientes Domingo Bonilla Domingo, Juan Francisco Gómez Martínez y Jacinto Carrillo Arqués.

A pesar de los rumores continúa la instrucción

La edad media de los muchachos oscilaba entre los dieciocho y los veintitrés años; desecharon en un nuevo reconocimiento a seis del grupo de 89. Les dieron a conocer los campos, desde el número uno al seis y los aviones que tendrían que volar: los Chatos I-15, los Moscas I-16, el Katiuska o SB, el Rasante R-Z y los U-2, el I-5 y UTI-4 de entrenamiento biplazas. En realidad nada había cambiado mucho desde que llegó la 1ª Promoción en diciembre de 1936, tan solo algunos pequeños detalles, todo lo fundamental seguía siendo lo mismo. El Jefe de la Escuela era Tiagúnov, ya que se ha citado a Víctor Orlov como tal, pero este estaba como jefe de la escuadrilla de I-16¹.

El profesor de Blasco fue Lapiguin, un ruso joven y simpático. Le dio la suelta en poco tiempo y describe la inmensa alegría de volar solo por primera vez, algo que no ha cambiado desde los inicios de la Aviación en el Mundo. Hasta primeros de abril vivieron en un buen ambiente de trabajo y se llegaron a soltar y volar en distintos aviones muchos de ellos. La primera expedición que ya estaba allí cuando llegó la segunda, estaba terminando el curso. Los de la segunda tanda estaban en la segunda fase del mismo. A mediados de abril se cortaron los vuelos y Mirov se dirigió a ellos: les comunica la derrota de la República Española y el fin de la guerra. Les ofrece quedarse a trabajar en la URSS con los deberes y derechos de todos los ciudadanos, pero “el que lo desee podrá regresar a España, no habrá impedimentos”. El regreso podrá hacerse a través de terceros países.

Estando ya todos los de la Cuarta en Kirovabad hubo restos de promociones anteriores que regresaron a España. Antonio Blanch en su diario establece que el 23 de septiembre salen para España 61 alumnos, que son de la Tercera Promoción, con el capitán “Maki” y el teniente González Feo y el 11 de noviembre parten 22 pilotos más, de los cuales especifica que están especializados once en los I-16 Moscas, seis en Chatos y cinco en Katiuskas. Todos ellos serían titulados en los Diarios Oficiales emitidos ya en Barcelona hasta el día 17 de diciembre de 1938 y por tanto no deben considerarse como miembros de la Cuarta.

Cuando las fuerzas franquistas ocupan Cataluña aun sin terminar la guerra en la zona centro, en la Escuela de Kirovabad ya estaban ralentizados los vuelos de los pilotos del cuarto curso. Los alumnos de esta Promoción ya estaban volando solos en los U-2 de entrenamiento, cuando se recibió la orden de realizar menos vuelos.

Pobres de los que creyeron en las palabras de Mirov, que

¹Clara Rosen en nota aclaratoria sobre el trabajo de Carlos Lázaro, elimina varios errores y éste es uno de ellos. Nota manuscrita original de C. Rosen en poder del autor.

Los ocho secuestrados de Mónino y los 25 últimos

LOS ENORMES SUFRIMIENTOS DE LOS OCHO DE MÓNINO

A pesar de los avatares tan distintos y tan dramáticos de los diferentes grupos, individuos y a veces simples parejas, tríos o quintetos de alumnos pilotos en las más aventuradas peripecias a lo largo y lo ancho de la Unión Soviética, ninguna iguala en dramatismo, dureza e infortunio a la de los ocho jóvenes capturados en Mónino el 28 de enero de 1940, y las que les tocaron vivir a un grupo de aproximadamente veinticinco que fueron a Novosibirsk, Klandiarsk y luego a Karaganda.

De ellos se han contado distintas historias, pero la más completa quizás sea la de Vicente Monclús, aunque él perdió de vista enseguida a Francisco Pac Morata y a Francisco Tarrés que fueron enviados probablemente al campo de Ingukubská o al de Magadan, en el Extremo Oriental de la URSS.

Ellos formaban parte del grupo más numerosos de rebeldes iniciales, pero se distinguieron enseguida porque ni siquiera querían ir a las clases de adoctrinamiento comunista que ya habían empezado en Planiernaya. Allí mismo tanto Pac Morata, como Luis Milla y Joan Salas se vieron sometidos a un intento zafío de asesinato que los prebostes del PCE le encargaron a José Gironés y al cual este renunció violentamente. Los dirigentes Fusimanya, Pelegrín Pérez y Sevil le propusieron lisa y llanamente a Gironés que asesinara a sus colegas en un bosque cercano.

Poco después, el 18 de agosto de 1939, tuvieron una conferencia de Lister y convencieron a otros quince de los originales con lo cual quedaron 38 y estos fueron trasladados a Mónino en septiembre del mismo año. Los recibió un comité del PCE formado por Antonio Pretel, Luis Cabo Giorla, Balaguer y dos miembros más del Comité Central; trataron de seguir convenciéndoles pero sin clases políticas. Consiguieron desgajar a otros dos para ser confidentes, Rafael Estrela y García Lloret, los dos valencianos.

En un intento desesperado pero que tuvo algún viso de esperanza, pidieron ver a Molotov, Ministro de Exteriores e increíblemente se entrevistaron con él el 23 de enero de 1940. Miguel Velasco por ser uno de los que mejor dominaban ya el ruso fue uno de ellos. Los recibió con gran corrección y les prometió hacer algo. A continuación tuvieron la última visita de Enrique Castro con misivas de parte de José Díaz y de Dolores Ibarruri. Quedaban 36 pilotos de los cuales el día 28 de enero de 1940 seleccionaron a ocho: José Gironés, de Reus, Luis Milla de Madrid, José Guasot (o Guixot) y Juan Salas de Barcelona, Vicente Monclús de Huesca así como Juan Navarro, Francisco Pac y Francisco Tarrés también de Barcelona.

LA ODISEA DE MILLA Y LOS DE MÓNINO EN 1940

Otra versión del secuestro de los de Mónino es la ofrecida por uno de los protagonistas algunos años más tarde. Luis Milla se entrevistó con Blasco en Moscú en 1946 en la habitación de un compañero al que Blasco llama Mario Delamás, pero cuyo nombre no es verdadero. Milla había sido un joven elegante y presumido que intimó con Blasco en los años desde 1938 al 1941; pero ahora estaba completamente calvo, con la cara abotargada, los ojos hundidos y los labios amarrotados. Tenía la expresión huidiza del que experimenta un terror continuo. Su relato fue el siguiente:

“El día 29 de enero de 1940 a las tres y media de la madrugada llevaron a un grupo de los jóvenes aviadores a Moscú, diciéndoles que su viaje a México ya estaba arreglado. Los llevaron a la cárcel Butirskaya y los encerraron en calabozos estrechos de los que no permiten tumbarse, solamente estar derecho o sentado. Los acusaron de contrarrevolucionarios y espías internacionales. Los malos tratos y las torturas comenzaron a las pocas horas. Estuvo nueve meses en esas condiciones en la Torre donde había estado Pugachov, un celebre campesino rebelde, descuartizado en 1774; la torre se llama “Pugachovskaya Basnia”. De allí salió para un campo de concentración al negarse a firmar una declaración en ruso. Luego de unos meses en que lo dieron por inútil le cambiaron la reclusión por la deportación en la región de Salsk. Trabajó en un “koljós” o granja colectiva como mecánico viviendo con Raquel, una judía de Leningrado que vivía allí”. Dos años más tarde Blasco comenzaría una odisea parecida a la suya y Luis Milla moriría en Crimea de una enfermedad cardíaca”.

Continuando el relato que Milla nunca pudo seguir, los meten en un autobús con fuerte escolta y tres compañeros solicitan ir con ellos como testigos para ponerse en contacto con el Gobierno Republicano, aunque no consiguieron nada. Fueron Ribarroca, Pastor y Miralles. Los llevan a la Cárcel Butirskaya donde desaparecen sin dejar rastro y son dados por desaparecidos por todos los demás. Allí permanecieron ocho meses sometidos a las más crudas torturas para que confesaran ser espías, conspirar contra la Unión Soviética y todos los habituales delitos inventados.

Según los comentarios de los comunistas del PCE que quedaban todavía en la residencia de Mónino, los ocho fueron seleccionados por considerarlos peligrosos como promotores de la desgana de los demás, como organizadores de la indisciplina, lo cual se materializó como una acusación de agitación ante la NKVD.

Son condenados a ocho años de trabajos forzados y en medio de tal desgracia

se mantienen orgullosos y unidos. Pac y Tarrés son enviados a Ingukubská y los otros seis a la Zona Ártica de Siberia. Pierden enseguida a Juan Guixot que tiene que pasar a la enfermería. Los suben en un tren con más de dos mil hombres que van hacia la zona de Vorkutá donde se construye un ferrocarril nuevo que avanza entre la nieve en las condiciones más penosas, durmiendo a la intemperie. Luis Milla cae enfermo y lo dejan por el camino igual que a Juan Navarro. Recorren 1430 kilómetros de vía férrea, construyendo cada grupo de presos tramos encadenados de vía, desde Kotlás a Vorkutá abandonando por el camino cientos de enfermos y fallecidos. Les aplican la ración del prisionero de los campos, entre 300 y 400 gramos de pan negro y raciones diarias de 15 gramos de margarina y 10 de azúcar de los cuales, de estos últimos aditivos nunca llegaban durante días y días.

Gironés, Monclús y Salas protagonizaron una fuga que duró tres meses, desde el 6 de noviembre de 1940 hasta el 12 de febrero de 1941, cuando son capturados de nuevo; vivieron en los bosques, cazando, a base de hierbas y arbustos, robando pan negro. Juan Salas cae enfermo también y Gironés sufre congelación de varios dedos desapareciendo también.

MONCLÚS, SIEMPRE SALVADO “IN EXTREMIS”

De ahí en adelante las peripecias de Monclús solo, llenan su libro plagado de desgracias y pocas alegrías. Siempre se salvó “in extremis” al dar con varios personajes rusos que lo trataron con gran cariño y que como pago le pidieron que si salía de allí contara a los cuatro vientos lo que había visto y padecido. Con la ayuda inestimable de estos rusos generosos consigue recuperarse en el 8º Campamento de la 10ª División, a 30 kilómetros del Río Petkora.

Después de ocho años en la Zona Ártica, en enero de 1948 pasó otros dos desterrado en Samarcanda, donde coincidió con algunos españoles y el PCE lo envía indultado a Moscú. A través de un espía español, antiguo compañero suyo, Andrés Guanter, lo incriminan de nuevo y es condenado otra vez a diez años de trabajos forzados luego de pasar entre la Lubianka y la Butirskaya otros ocho meses de torturas. Sobre él pesa el famoso Artículo 58 por el cual, entre espionaje, colaboración anticomunista o conspiración, las penas oscilaban entre diez y veinticinco años. Por primera vez Monclús ve la muerte cerca en abril de 1950 y a los 32 días de resistirse, firmó la declaración por espionaje. En estos interrogatorios le recordaban insistentemente que era uno de los que en octubre de 1938, en el viaje a Leningrado, se había escapado del barco en Londres, durante una escala con prohibición absoluta de descender y de hablar con nadie, y charló varios minutos con algunos ingleses; esto fue considerado siempre como un “contacto con espías”.

Le sale la sentencia el 21 de enero de 1951 con duración hasta el año 1960. Pasó algunos años bastante tranquilos en lo que llama “el paraíso de las prisiones”, un centro secreto de electrónica en Kucheno, pero luego lo envían de nuevo, ahora a los campos de Mordovia donde están las mayores fábricas de muebles de Rusia; allí comprueba que en el Campo Número 7 de la República de Mordovia, había 27 españoles en enero de 1956, con condenas pendientes desde 10 a 25 años. Coincide personalmente con dos españoles en su equipo, Francisco Ramón Molina y José Blasco Cobo, aviador como él. Allí había 150.000 presos en campos inmensos. Les cuentan la rebelión de Karagandá en 1954, ya muerto Stalin, en la cual murieron miles de polacos, húngaros, alemanes y rusos.

Lo llaman a Moscú y con el secretismo y la estulticia típicas de la NKVD, lo tienen tres meses en la Lubianka —según él la única de las grandes cárceles de las 23 de la capital que no conocía— hasta que el 6 de enero de 1956, sentencia dictada el 23 de marzo, lo declaran INOCENTE. Todo ha sido falso en sus juicios y expedientes, todo es mentira, declaran después de dieciséis años de calvario, hambre, y torturas sin cuento.

Pasó todavía siete meses trabajando libremente en Dniepropetrovsk y preparando su salida. El PCE lo persigue de nuevo, pero encuentra ayuda y comienza su correspondencia con su familia en Francia que lo sacaría, a través de la Embajada francesa de la URSS, con un billete de avión a París.

De los Ocho de Mónino, sabemos que sobrevivieron José Gironés y José Guixot, que vivían en Barcelona después de regresar. Francisco Pac Morata vivió en Rusia al menos hasta 1981. Monclús vivió en Francia con un hermano suyo. Este último publicó su libro en Buenos Aires en 1959, denunciando al mundo lo que ocurría en la URSS tal como le habían pedido los buenos rusos que se había encontrado en su terrible peregrinaje.

Vicente Monclús se extiende en su libro sobre la intención del trabajo forzado en la Unión Soviética. Apoyado en textos de los propios revolucionarios, como Dzerjinski, afirma que desde el comienzo del régimen soviético el trabajo de los prisioneros es una pieza fundamental en la construcción del “Paraíso Socialista”. En algunos momentos no debió haber menos de cinco millones de presos forzados trabajando para el régimen, con unas raciones míseras para los presidiarios y sueldos de hambre para los “liberados”, y sin ellos la “patria de los proletarios” no podría soñar nunca en convertirse en una primera potencia mundial como lo fue desde los años finales de la década de los cuarenta.

nunca se realizaron para algunos de ellos y se demoraron de 15 a 18 años para otros. El comisario estaba muy afectado según cuentan los testigos. Algunos decidieron quedarse, pero otros se prometieron volver a su patria, aunque fuera difícil. Los dividieron en grupos y ellos mismos se agruparon instintivamente con los que pensaron que eran afines a sus expectativas.

Comienza la división de opiniones y de opciones

Este celebre comisario durante todos los cursos, Mirov, trató de conseguir, para mantener a raya a los alumnos, ante la falta de disciplina que ya era evidente, la ayuda de los oficiales españoles que acompañaban a los alumnos y que estaban tan preocupados como estos por cual sería su futuro.

Los otros alumnos, que comenzaron a ser denominados como “los mexicanos”, comenzaron a salir a la ciudad vestidos de paisano ya que habían encontrado el desván donde se guardaban sus maletas. A los pocos días llegó a hacerles una visita Cartón, dirigente del Partido Comunista de España repitiéndoles los argumentos que había manejado el comisario pero esta vez en español; volvería a verlos en Moscú. Unos días después llegó la Comisión que les habían anunciado, formada por un comandante y un capitán. Interrogaban por separado a los candidatos a quedarse o marcharse de la URSS. Blasco quería marcharse a México, a donde no había cupo de inmigración limitado para españoles. Según el oficial no les pondrían inconvenientes para ir a México.

Según Clara una vez que se supo que no habría más clases, los estudiantes se dividieron en dos grupos; los que decidieron quedarse en la URSS eran algo más numerosos y los situaron en la planta alta; los que querían irse en la planta baja. Pero entre ellos comenzó una “riña de gallos” y de pronto llegaba alguien de Moscú y se llevaba a un grupo de 8 ó 10, aunque curiosamente en esos grupos iban chicos de los dos pisos. Con los primeros que se fueron se marchó Aurora Steinmetz. Según algunos testimonios “bien intencionados” iban a una escuela de Radistas (Radiotelegrafistas y Navegantes), pero parece ser que iban a las “escuelas misteriosas” de donde la NKVD los enviaba a sitios desconocidos, o incluso a España, pero con otras tareas.

Los primeros en marchar en grupo fueron los de “abajo” hacia Planiernaya; nunca salieron de Rusia y entre ellos también hubo desertores que acabaron en fábricas, donde ya trabajaban los de “arriba”. Hasta que llegó la guerra y con ella muchos de ambos grupos solicitaron luchar. Los recalcitrantes siguieron en sus trece y lo pagaron muy caro. Pocos días después el menú de pollo frito y mantequilla desapareció así como los 120 rublos mensuales. El menú cambió al rancho normal del soldado rojo.

El 11 de abril llegó una comisión formada por un coronel ruso que estuvo en España en la Guerra Civil y un comandante de Estado Mayor que había estado en la escuadrilla de Katiuskas de Blanch durante la contienda. Un mes más tarde el 11 de mayo llega una segunda comisión, de la cual Monclús dice que la formaban un general de Aviación, un representante de la Internacional Comunista y un miembro del Comité Central del PCE.

La salida casi masiva hacia Moscú de los que él llama “los buenos” los que decidieron quedarse en Rusia allanándose a las exigencias del régimen soviético sucedió unos días antes del 3 de mayo de 1939; en cambio los “malos” salieron hacia la capital ese mismo día.

La alineación inicial en mayo de 1939

De esta alineación que no fue inamovible en unos grupos u otros, comenzaron a formarse pequeños grupúsculos de

alumnos que tomaban la decisión de integrarse en la vida soviética y trabajar, que era lo que deseaban a toda costa sus anfitriones, u oponerse en mayor o menor grado y tratar de volver a España, aunque evidentemente dando un gran rodeo a través de algún otro país primero. De aquella decisión inicial, que en muchos casos se vio alterada después nacieron situaciones totalmente distintas.

Pero es difícil simplificar los destinos finales de los componentes de la Cuarta ya que dentro de cada grupo se dieron cambios y el tiempo fue asignando nuevos componentes a distintos destinos finales.

Según Pararols cuando se decide suspender los vuelos había 180 alumnos en la Escuela, alumnos distribuidos en grupos diversos según la fase del curso en que se encontraban. La última expedición llegada en enero realizaba los vuelos en U-2; otro grupo había terminado el U-2 y estaba a mitad del programa de doblemando para el avión de combate. Después de la comunicación de Mirov, la mayoría decidieron no continuar el curso. Pero un grupo de 30 que habían terminado la fase inicial tomaron la decisión de seguir volando y pedir ayuda para incorporarse al ejército de liberación de China. Por esos días se estaban produciendo los combates que luego desembocaron en el conflicto del Río Jalgin Gol, entre Rusia y China. Si no era posible ir allí como voluntarios, querían quedarse en el ejército soviético. La dirección de la escuela decidió organizar un curso especial y este se realizó en las mejores condiciones ya que el material que estaba a su disposición en aquel momento era un número poco corriente de instructores, aviones y horas de vuelo, para tan pocos alumnos. Las prácticas comprendían técnicas de alta acrobacia, combate, tiro aéreo y terrestre.

Aquel grupo, entre los cuales se encontraba él, pilotaban el UTI-4 y ya habían iniciado los vuelos en I-16. Esta prolongación del curso se hizo según Pararols en los meses de abril, mayo y junio. Según la relación “Silantiev”² se cita a 44 alumnos que terminaron el curso de pilotos oficialmente.

Los treinta que volaban durante abril, mayo y junio llevaban una actividad frenética, volando ya el llamado Supermosca, el Polikarpov I-16 Tipo 10, capaz de subir a 10.000 metros mejorando ampliamente al Tipo 6 y montando cuatro ametralladoras en lugar de dos. Los que volaban consideraban a “los mexicanos” como jóvenes de extracción heterogénea sin formación ni madurez política y simplemente desencantados por las cosas que ya habían visto en la Unión Soviética. Los que estaban más avanzados en la progresión en vuelo eran los antiguos aviadores de otras especialidades que habían volado en España como ametralladores-bombarderos y observadores-navegantes. Entre estos se daba también la distinción de que muchos eran comunistas, bien simpatizantes o miembros del PCE. Todos estos tenían claro que querían volar de nuevo, por lo cual pasaron a ejercer de buena gana los oficios que tenían antes de la Guerra de España. Cuando llegó la invasión alemana inmediatamente pidieron encuadrarse en el Ejército Rojo; lo fueron en unidades de guerrilleros, misión para la cual los rusos sabían el enorme valor de la iniciativa y la independencia típicas del soldado hispánico. Y al cabo de algunos meses cierto número de ellos consiguieron su sueño y volaron en unidades soviéticas, de las que formaban parte de las VVP (Fuerzas Aéreas de la Defensa).

²En el documento citado por Carlos Lázaro, emitido por la Sección Consular de la Embajada de la URSS en España, con fecha 6 de diciembre de 1989, se autentifica una Relación confeccionada por A.P. Silantiev, Presidente del Comité Soviético de Veteranos de Guerra. En el mismo se anota una relación alfabética de 150 alumnos aprobados en la convocatoria del Curso de Pilotos Militares citada en la Orden Circular N° 5323, del 29 de marzo de 1938, Diario Oficial del Ministerio de Defensa N° 79. También se citan 44 pilotos que terminaron el curso de piloto.

Casi 180 alumnos fueron a parar a diferentes lugares de Rusia; escuelas, talleres, fábricas, de donde saldrían muchos a mediados de 1941 para luchar contra los alemanes en la “Gran Guerra Patria”.

Cuando a finales de mayo y principios de junio se encontraban todos los rebeldes en la capital, los anteriores estaban ya trabajando en fábricas, juntándose los disidentes con docenas de exiliados en la residencia de Planiernaya, a 5 kilómetros de Moscú. Los emigrados del PCE tratan de hacer méritos convenciendo a los díscolos, influidos ahora de nuevo por Cartón, Jefe de División en Extremadura y algo más tarde por “Las Chicas de Lidia Cuper”, un grupo de hermosas jóvenes adiestradas por la traductora del Partido³. Los disidentes le llamaban a la Casa de Reposo, de “Reposo” y algunos de los destacados miembros del PCE como Ortega, Vidiella, El Campesino, y Rubén Ruiz Ibarri, hijo de “Pasionaria”, trataban de hacer méritos convenciendo a los recalcitrantes.

Las acertadas opiniones de Manuel Tagüeña⁴

Según Manuel Tagüeña la residencia de Planiernaya rebosaba de refugiados ya a primeros de mayo de 1939 y entre ellos el conjunto de españoles era muy prominente. La comida era de lo mejor, en franca diferencia con lo que veían que estaba a disposición de los obreros y campesinos rusos. La mayoría eran comunistas de los más elevados estamentos, bien colocados entre la “nomenclatura” del PCE.

A decir de él, no todos los españoles eran considerados de confianza y entre ellos los maestros que acompañaban a los niños, los alumnos de los cursos de Aviación y los marineros de los barcos mercantes bloqueados en los puertos del Mar Negro, eran todos sospechosos de “antisovietismo”. La mayoría de ellos no eran comunistas y al terminar la guerra pidieron que se les permitiera salir de Rusia hacia Francia o hacia México. Al no dejarles se causó un grave problema que se hubiera evitado dejándoles ejercer su lógico derecho. Los juicios de Tagüeña sobre el sistema soviético son benevolentes

pero no deja de señalar todo lo que era un contrasentido o una injusticia flagrante. También desde el principio comenzaron a aflorar las disensiones entre los líderes del PCE, por más que trataran de ocultarlos.

Tagüeña poco después fue a la Academia Militar “M.V. Frunze” donde acabó como profesor y muy bien considerado. Nada más comenzar la invasión alemana la Academia tiene que evacuarse a Tashkent, donde pasaran varios meses. En la Unión Soviética el nombre de España suscitaba mucha simpatía; los confundían con georgianos y habiendo en Rusia una gran amalgama de pueblos, no era muy significativo que no hablaran bien el idioma. Allí desde tiempo inmemorial, la nuestra es considerada una nación de leyenda, con bellas mujeres como Carmen la de la Opera, valientes soldados que lucharon como guerrilleros contra Napoleón y que hacía poco tiempo acababan de combatir tres años contra los fascistas. A lo largo y lo ancho de toda Rusia, ser español era una especie de pasaporte y por eso los excombatientes de las Brigadas Internacionales se presentaban como españoles.

Los consejos de aviadores veteranos

Es poco conocida la presencia de aviadores de la República entre los “orientadores” o personajes que trataron de influir de una forma suave o de otras más violentas, sobre la conciencia y la posición tan decidida adoptada por los jóvenes opuestos a permanecer en Rusia o incluso de trabajar en ella. Miguel Velasco cita sin lugar a dudas a los pilotos, mayor Leopoldo Morquillas y capitán Marciano Díaz que se presentaron en una ocasión y les dieron una charla en un lugar discreto pero que no les dejaron lugar a ninguna opción sobre lo que tenían que

hacer comentándoles que “esto no es de buenos aviadores republicanos”. La otra visita que recordaban fue la de Enrique Castro, un histórico dirigente comunista, bajo, rechoncho y fornido; este les contó claramente y sin ambages lo que les esperaba sin ningún género de dudas.

Valentín González, se ofrecía abiertamente para terminar el conflicto de los pilotos a base de tiros de pistola, sin sospechar que luego el mismo se ganaría la estancia en algunos campos. Uno de los disidentes más destacados era Monclús y de los pocos que salieron de Rusia pronto fue Antonio Gómez Naya, debido a sus éxitos deportivos y su comportamiento en la Guerra de España, y por supuesto Rómulo Negrín por ser hijo del Primer Ministro Juan Negrín.



Celestino Martínez Fierros, teniente piloto, voló en los aviones de asalto IL-2 Stormovick. Derribado por la artillería enemiga estrelló su avión contra una columna de carros de combate, cerca del lago Balatón, Hungría. Foto F. Meroño.

³Lidia Cuper fue famosa durante la Guerra de España como traductora del Mariscal Malinovski. Se decía que era su amante.

⁴Manuel Tagüeña Lacorte fue militar de complemento, universitario con dos carreras. Durante la guerra civil ascendió desde brigada y alférez a través del escalafón de milicias y eventuales, sirviendo como jefe de compañía, batallón, brigada y división hasta llegar a ser teniente coronel jefe del XV Cuerpo de Ejército en la Batalla del Ebro. Uno de los militares más prestigiosos del PCE.

Volvió en el Semiramis

Para una persona medianamente sensible el tener delante a un veterano de mirada inquisitiva que estuvo quince años peregrinando de un Campo de Prisioneros a otro del GULAG, sin un solo día de libertad, por el mero hecho de querer irse de Rusia, es emocionante, enervante. Nos trae a la memoria hechos heroicos, duros reveses sufridos por los soldados españoles de todos los tiempos, los Tercios de Flandes muriendo en Rocroi, los marineros e infantes sucumbiendo en Trafalgar o los últimos aviadores de la República saliendo de Villajuiuga por tierra hacia el exilio, algunas de nuestras más gloriosas derrotas.

El "Yonyi" era apodado así cuando era soldado en Intendencia en 1937 porque le encantaba el cine americano de la época. Uno de sus ídolos era John Gilbert, el pirata más famoso de Hollywood. Y de ahí el "Yonyi".

Los doce pilotos que volvieron en el buque "Semiramis", de bandera liberiana y tripulación griega, ya convivían desde hacía varios años con los prisioneros de la División Azul. Porque los rusos lo quisieran así o por afinidad y coincidencia de penalidades y de ciertos ideales, el caso es que los combatientes españoles en defensa de una gran unidad de la Whermacht alemana estuvieron juntos con los aviadores de la República que habían llegado en último lugar a Kirovabad y que no quisieron trabajar, ni combatir ni plegarse a los dictados de los soviéticos. En un caso terminaron su cautiverio de once años en Rusia y en el otro acababa una odisea llena de penalidades sin cuento que duró quince años para los que volvieron juntos en el buque que arribó a Barcelona el 2 de abril de 1954.

El que lo cuenta en primera persona con buena memoria es un madrileño de estatura media, que conserva un aspecto agradable y vivos ojos de linco que ninguna de las enormes torturas sufridas han podido apagar. Nació en Madrid el seis de enero de 1919 y a pesar del tiempo pasado no quiere aparecer como protagonista por lo que no citamos su nombre respetando su deseo y aunque los hechos hacen que sea fácil reconocer sus rasgos, aunque solamente a ciertos conocedores.

Estuvo inicialmente como soldado de Intendencia en la Brigada de "El Campesino" y algo más tarde en una brigada estacionada en El Jarama. Allí se enteró de una convocatoria para Aviación resultando aprobado el 2 de febrero de 1938, junto con otros seis de un grupo inicial de sesenta en el cual algunos eran miembros de la CNT. A continuación van a parar a Los Jerónimos en Murcia como tantas otros contingentes que esperaron allí el ser designados para algún curso. En un momento determinado fueron seleccionados cien a los que hicieron fotografías y pasaportes, para descubrir que los que se iban eran los no llamados. Los restantes en Madrid fueron interrogados por una comisión de siete u ocho oficiales al mando de un ruso en el edificio de la Subsecretaría de Marina ya antes del 2 de febrero. Era el primer obstáculo a superar. Luego pasaron a la comisión médica y finalmente llegaron a Alcantarilla en abril de 1938. Entre junio y julio los trasladaron a Sabadell en aviones durante la noche, volando desde Manises a Barcelona. En una ocasión un avión de los dos que despegaron se estrelló falleciendo la mitad de sus ocupantes, entre los cuales había seis ocupantes y 12 alumnos.

EL VIAJE DEL PRIMER CONTINGENTE

En total se unieron en la escuela 54 alumnos que provenían de Alcantarilla y de Sabadell. El 5 de agosto los embarcan en cinco autobuses con dirección a Port Bou de donde siguen a París y luego a El Havre en tren; en este último puerto pasaron 18 días esperando al barco ruso "María Ulianova" en compañía de algunos rusos que volvían a su tierra. Estaba Mandados por el capitán observador de Katiuskas Antonio Blanch Rodríguez.

Una vez embarcados se detienen en Londres tres días, donde dieron una vuelta por la ciudad como visita oficial. Álvarez Buyla, hijo del oficial fusilado por los sublevados en Marruecos en julio de 1936, se quedó algunas horas más en la ciudad con otro amigo, pues su tío era Cónsul de la Embajada española. De allí a Leníngrado y seguidamente Moscú y Kirovabad a donde arribaron el 1 de septiembre. Siguen las vicisitudes normales de todos los grupos, siendo ellos el primer contingente de la Cuarta que recibe su instrucción en vuelo. El 11 de febrero de 1939 terminó el entrenamiento en R-5 con el Jefe de Patrulla Piskúnov, que le dio la mano y lo saludó como Sargento Piloto. Pasó a volar el R-6, el bimotor de chapa ondulada que se empleaba para soltar a los pilotos en los Katiuskas. Su instructor Bats-haiev, que era de los mejores, pudo enviar cinco alumnos a los Moscas pero finalmente fueron tres a los I-16 y dos al bimotor R-6. Volando el R-6 se mató el alumno Fernando Fouz Fernández.

Terminaron de volar en Abril y luego de la famosa charla de Mirov, fueron saliendo primero los que querían volar donde fuera, luego los que se plegaron a ser enviados a las fabricas y a continuación "los malos" que querían marcharse; estos últimos llegaron a la residencia de Planiernaya el 1º de agosto.

LUEGO DE LOS OCHO DE MONINO, LOS VEINTICINCO RESTANTES

Luego de un mes allí pasaron a Mónino hacia octubre de 1939. Los ocho de Mónino fueron secuestrados en enero de 1941. El grupo original formado por algo más de cincuenta se fue desmembrando y luego de unos meses en Opalija pa-

saron veinticinco a la última residencia o casa de campo de Tolstopalsebo en Dubki. Allí fueron reducidos el 25 de junio, metidos en un vagón especial con pequeñas celdas, que estuvo detenido cuatro días sin comida ni bebida hasta que comenzó a marchar el 29 junio de 1941, ocho jornadas después de comenzar la invasión alemana.

A los jóvenes pilotos les acompañaba el doctor José Bote García, un veterano comunista que por alguna razón de rebeldía o falta de entusiasmo fue añadido a la lista de los deportados, completando el número de veintiséis. El grupo estaba compuesto por Francisco Aliaga Díaz; Salvador Almor Chirivella, de Sueca, Valencia; Jaime Beltrán Talón; José Calvo Muedra, de Valencia; Arturo Fernández Prieto, de Mahon, Menorca; Fulgencio García Buendía, de Albacete; Ricardo Gallego (marino); José García García, de Barcelona; Quintín López Moreno; Pedro Llopart (marino); Vicente Marqués Castell; Obdulio Miralles Pons, de Canet Lo Roig, Castellón; Vicente Montejano Moreno, de Madrid; Pascual Pastor Justón, de Barcelona; Felipe Pedreny Vidal, de La Figuera, Tarragona; Eusebio Pons López, de Barcelona; Agustín Puig Delgado; Claudio Ramell Colomer, llamado "Ramayets"; Máximo Ramos Arribas, de Bernades, Segovia; Hermógenes Rodríguez Rodríguez, de Madrid; Tomás Rodríguez Tenedor, de Siles, Jaén; José Romero Carreira, de Solveiras, Orense; Emilio Salut Payá, de Barcelona; Miguel Velasco Pérez, de Casarrubios del Monte, Toledo; Julio Villanueva Flores, de Valladolid.

LOS VEINTICINCO DEPORTADOS DESDE DUBKI

La odisea de un viaje que normalmente podía ser de una semana se completa en más de un mes, con frecuentes paradas interminables, con raciones de muerte y un trato vejatorio por cuenta de los soldados que les custodian. Llegan a la cárcel de Novosibirsk donde pasan unos meses y continúan a la cárcel de Krasnoyarsk, a donde arriban en octubre de 1941. En la primera cárcel inauguran lo que será ya una costumbre para ellos: los diez minutos al día al aire libre, paseando en fila india, con las manos a la espalda, sin poder hablar entre ellos y dando vueltas a un lóbrego y reducido patio. Nuestro hombre no podía con esto: las vejaciones de este estilo le eran intolerables y prefería quedarse en un rincón antes que sufrir aquella tremenda afrenta.

En la segunda cárcel del estado en Krasnoyarsk inicialmente no son admitidos. No están condenados por ningún artículo y el oficial que los recibía se negaba a que se quedaran. A los marinos los llevan en una barcaza por el río Yenisei hacia el norte en unas condiciones que causan en pocos días unas cuantas bajas. Cuando los pilotos van a viajar el río ya estaba congelado y lo hicieron por tierra. Aliaga escribe machaconamente cartas al director de la cárcel para que los saquen de allí y los conduzcan a un campo. Consiguen finalmente que los metan en una celda donde dormían por turnos los 26, de un lado y luego del otro. Al cabo pasaron al Campo de los presos políticos y comenzaron a trabajar, nuestro protagonista en la sejería. Se apoyaban unos a otros, declararon una huelga de hambre y les amenazaban continuamente con fusilarlos. En un descuido manejando la fresadora se le fue la mano y allá volaron sus dedos de la mano derecha. Él, que ya había protagonizado una huelga individual, en la cual la doctora le había dado un certificado de "lo-co", la única forma de salvarlo, ahora le ayudó a que en la cirugía aplicada preservara parte de la mano para que conservara algo del dedo índice, capaz de oponerse al pulgar, con lo cual ha contado con una poderosa pinza que le ha permitido manejarse bastante bien. Una obra de arte de aquel desconocido y meritorio equipo quirúrgico. Algunos "expertos" que han manejado una de aquellas maquinas, con un trabajo parecido al suyo de entonces, cuando le ven la mano le preguntan con razón: "¿Fue con una fresadora, verdad?".

Estuvieron un año en Krasnoyarsk; cuando los iban a cambiar a Kokand sus compañeros exigieron su presencia a la Dirección del Campo bajo amenaza de no moverse y accedieron. El accidente había sido hacia poco; consiguieron esperar unos días para que se pudiera ir con todos ellos. En octubre de 1942 llegó la orden para marchar a Karaganda. Salvador Almor Chirivella también se cortó en una mano, fue de los que volvió en 1956. Luego de tres días consecutivos de viaje en las condiciones habituales llegaron al nuevo campo de trabajo de Karaganda, donde estaban en un lugar a unos 40 kilómetros de la ciudad, cerca de la estación de Kar-luga. Llegaron en tren a Karavas y desde allí caminando a un Campo de Prisioneros para pasar una cuarentena. Desde ahí andando al Campo de Internados de Kok Usek. Allí trabajaron juntando y amontonando nieve que se congela, para luego cultivar los campos, usando el agua cuando llega el deshielo.

SIN JUICIO, SIN DEFENSA, SIN CONDENA

Karaganda, unos 2400 kilómetros al suroeste de Krasnoyarsk, casi en el límite de la República de Kazakstan, era un lugar donde había innumerables complejos que totalizaban 150.000 prisioneros y obreros forzados. Allí sufrieron grandes penalidades en la cárcel y en diferentes campos. Al llegar a cada sitio eran recibidos por el jefe de campo o de la cárcel. La rutina soviética imponía que cada uno respondiera al ser citado en la lista con su nombre completo y el artículo del código

por el cual había sido condenado. Ellos, sin haber sido ni siquiera juzgados, no ya condenados, respondían en voz alta “¡¡No Artículo!!”, con lo cual más de un jefe se quedaba sorprendido.

En Karaganda se unieron en distintos momentos unos 32 marineros españoles con los cuales compartieron numerosas penalidades y desgracias a través de los años. El grupo de 59 hispanos, no siempre agrupados, contó en algún momento entre ellos con el italiano Ettore Vanni, combatiente en España con la República y que en Rusia se identificó con los españoles hasta el punto de ser considerado por ellos como uno más. Al volver en 1947 a su patria contó el tremendo drama de los sepultados en vida en los campos de Karaganda. También la Federación Francesa de Deportados así como la española procuraron sacar el tema en los periódicos de la época, pero no consiguieron casi nada; en la Europa liberada dos años atrás los comunistas todavía eran muy poderosos y los relatos de prisioneros no tenían buena prensa entre la izquierda todopoderosa de entonces.

En 1947 habían ido saliendo todos los polacos, alemanes, rusos y quedaban solamente unos centenares, entre austriacos, algunos franceses, suizos, checos así como ellos y los judíos. Cuando al final se habían quedado solos los metieron en un tren para repatriarse y partieron para Odesa con escolta. El día 22 de mayo de 1948 según Velasco, los cincuenta y nueve españoles que habían vivido esta tragedia atravesaron la puerta del campo N° 13 de Karaganda. Por el camino murió de alguna enfermedad del estómago uno de ellos, Rafael Segura Pérez. En Odesa fueron a un campo cerca del Hospital y tuvieron alguna posibilidad de ser repatriados en aquel momento, reclamados por la Embajada de Francia. El embajador casi lo consigue pero no dio resultado. Por allí se quedaron Emilio Salut, Agustín Puig, Salvador Almor, Vicente Marqués. A Juan Bote, Francisco Llopis y Agustín Llona se los llevaron ya que los consideraban los “jefecillos” entre ellos. Debidamente presionados una vez más, 22 del grupo español decidieron claudicar, de ellos diez pilotos, y quedarse en Rusia. Pero de nuevo todo era una trampa para dividirlos y machacarles la moral.

A mediados de 1948 salieron todos los pilotos juntos de Odesa y camino de Cherepovets fue la primera vez que coincidieron con los prisioneros de la División Azul, con los cuales ya hicieron el resto del calvario. En ese momento fueron divididos en grupos. Pasaron por Vorovichi, cerca de Vologda y de Leningrado, luego a otro campo fantasma y desde allí a uno distinto en el que fueron divididos de nuevo. Otro piloto que también fallecería en condiciones muy dramáticas, pero algo después, el 16 de julio de 1952, fue Eusebio Pons López. En Vorovichi doscientos españoles participaron en aquella celebre huelga de hambre; los que salieron a responder de la huelga cuando finalmente vino una comisión de Moscú a saber lo que pasaba fueron Pastor, Romero, Villanueva y Hermógenes. Ellos defendieron a todos los demás hispanos, luego de doce días al borde de la muerte. Los separaron en dos grupos al marchar de Vorovichi hacia los Urales, a un campo en Sverdlosk repartidos y mezclados con los combatientes de la División. En aquella ciudad los dedicaron a trabajar en la construcción de casas; hasta aquel momento “Yonyi” se había negado a participar en trabajos mecánicos, aunque no en otros livianos. Les decía a sus cancerberos: “El código soviético prohíbe que los inválidos trabajen”. Pero en este nuevo campo sus compañeros le pidieron que participara.

Al cabo de unos años concentraron en un campo de Ucrania el 19 de febrero de 1954 a los 12 pilotos que eran más afines y se habían mantenido más unidos, aunque no estuvieron siempre juntos, y a los militares de la División Azul; de ahí a Odesa para esta vez sí, embarcarse camino de España.

Aprendió ruso casi correctamente, estudió y leyó múltiples libros en cada campo o prisión a donde llegaba, porque leía mientras los demás trabajaban y les hacía otras tareas menos exigentes físicamente. Se sabía de memoria una parte del libro de la “Historia del Partido Comunista de la Unión Soviética” uno de los mamotre-

tos más incontestables del pensamiento humano y cuyo capítulo 4º es totalmente ininteligible incluso para los adictos. Conoció a muchos rusos que eran buena gente y que le ayudaron. Siendo joven y con ansias de vivir tuvo relaciones con chicas jóvenes que le hicieron llevaderos tantos sufrimientos. Mantuvieron los españoles una unión y un espíritu de unidad y compañerismo dignos de hermanos, e hicieron grandes sacrificios unos por otros. Conoció a todos los divisionarios que se hicieron famosos, y respetando al Capitán Palacios opina que el verdadero héroe fue el Capitán Oroquieta. Andrés Asensi Álvarez-Arenas el piloto de la Escuadrilla Azul era más simpático y hablaban de los mismos temas de aviadores.

Estuvo desconectado poco tiempo de su familia; pero al contrario que muchos otros españoles siempre consiguió enviar cartas a través de alemanes, mujeres amigas que al cabo de cierto tiempo llegaban a su destino. Por el mismo procedimiento recibía noticias de su familia, lo cual sorprendía mucho a sus carceleros. A algunos guardianes rusos les extrañaba muchísimo, pero nunca le descubrieron los enlaces. En Karaganda estuvieron totalmente aislados; su familia no se enteró de su accidente acaecido en 1942, hasta principios de 1947, a través de un contacto desde Checoslovaquia.

EL VIAJE FINAL HACIA ODESA Y LA LIBERTAD

Los doce supervivientes del grupo de veinticinco que salieron con el Doctor Bote el 25 de junio de 1941 desde la casa de Dubki, llamada también Tolstobalsevo —dedo gordo—, fueron los primeros en volver en el Semíramis. Eran Francisco Aliaga, José Calvo, Fulgencio García Buendía, José García García, Vicente Montejano, Pascual Pastor Justón, Claudio Ramell Colomer, llamado por ellos “Ramayets”, Máximo Ramos, Hermógenes Rodríguez, José Romero, Miguel Velasco Pérez y Julio Villanueva. Otros volvieron en años posteriores.

Después de aquellos quince años de odisea, la llegada a Barcelona debió ser tan apoteósica y emocionante como la describen las crónicas. Allí estaban sus familiares próximos y lejanos, algunos tíos suyos venidos de lugares distantes, padres, hermanos. Y mucha gente que venía a preguntarles que era de los suyos. De Barcelona fueron a una casa de reposo en Marbella.

El régimen de Franco los trató bien aunque no los consideró exactamente como a los miembros de la División. Yonyi trabajó en el Instituto Nacional de Previsión, la Seguridad Social de entonces, igual que otros de entre los doce. Miguel Velasco estaba en “Filiaciones” por lo que cada vez que algún compañero volvía de Rusia, al darle trabajo aparecía en los registros, se lo comentaba a los demás. Se consideraban “uña y carne” con los divisionarios y con los antiguos desertores de la División Azul, que se pasaron al Ejército Rojo pero acabaron en los mismos campos y que volvieron con ellos; casi no hubo fisuras entre ellos a la vuelta a España.

Cuando se enteró de que empezaba a formarse ADAR, Asociación de Aviadores de la República, se afilió y al llegar el Título 1º, lo hicieron comandante y le dieron su pensión. Los de Cataluña, quizás sus gestiones mejor presentadas o con más suerte e influencias, consiguieron mejores empleos, teniente coronel o coronel, retirados por supuesto, pero no protesta ni se queja, cree que fue acertado y el trato generoso.

Pero nunca ha querido publicar un libro o recopilar sus memorias. Lo podía haber hecho su hijo Luis, aficionado a escribir, pero jamás ha dejado que se cuente nada en su nombre. Este relato en un pequeño homenaje a su discreción y a su enorme valor que le permitió volver y sobrevivir dignamente. Solo los conocedores en profundidad de estos temas sabrán quién es, ya que fallecidos todos sus compañeros, él es el único superviviente de unos españoles heroicos que añoraron su Patria durante tantos años y consiguieron retornar con sus anhelos y nostalgias incólumes. Un notable ejemplo que los jóvenes de ahora deberían leer y recordar.

En conjunto y acosados de una forma u otra, los de Mónino pasaron un año de paz y buenos alimentos, cosa que no disfrutaron ninguno de los que habían caído en las fábricas. Uno de estos incluso consiguió volverse a Mónino abandonando su fábrica, cuestión bastante sorprendente. Era Miguel Velasco Pérez, y hasta él mismo estaba asombrado de que no le pasara nada a su vuelta a Mónino. De los 53 pilotos que el 3 de septiembre de 1939 se oponían a trabajar, salieron primero 17 a otra casa de reposo que Reguengo no identifica pero debe ser Dubki. A los cinco meses solamente quedaban los 12 que llegaron a la fase final de Mónino. Entre los muchos “mentores” que querían apuntarse el tanto de convencerlos se alinearon Balaguer y Pretel, y al cabo de algún tiempo tres nombres nuevos: Binogradov, Schatajov y otro hombre del laboratorio. Mandan a algunos a otra casa en Opalija, a 40 kilómetros de Moscú. Los pilotos se dedican a visitar las embajadas, incluida la alemana.

LAS DIFERENTES TRAYECTORIAS

Diseminados por la URSS en 1939

Los que no llegaron a volar como pilotos profesionales tuvieron una trayectoria distinta a la de los pilotos. Fueron inicialmente alumnos pilotos, luego en 1939 y 1940 trabajadores en distintas fábricas y algunos, muy pocos estudiantes. A continuación casi todos se convirtieron en guerrilleros al comienzo de la invasión alemana y de ahí, sólo algunos pasaron a volar los U-2, pero la mayoría continuaron con los guerrilleros. Esa es la razón de que miembros de la 4ª Promoción fallecieran en combate en distintos frentes de la URSS y la mayoría en la retaguardia alemana de los años 1942 y 1943, cuando detrás de las líneas del frente habían quedado grandes bolsas de combatientes y partisanos soviéticos, además de penetrar en aquellas zonas bien lanzados en paracaídas o trasladados de noche en aviones ligeros U-2. Ahí los guerrilleros hispanos de la 4ª fueron muy valio-

sos, se comportaron con gran valor, sufrieron muchas bajas y ganaron múltiples condecoraciones.

Los pilotos que terminaron el Curso Oficial como pilotos pasaron un par de meses en residencias de descanso; por ejemplo Pararols estuvo en Zhanki, cerca de Járkov en Ucrania, con varias decenas de exiliados catalanes que acababan de arribar a la URSS. Allí coincide también con algunos pilotos como José Pallares Ferrerós, Hipólito Nogués y José Puig Torres, jefe de escuadrilla de Moscas en los últimos días de la guerra. A finales de agosto un grupo de estos exiliados entre los cuales hay pilotos veteranos y de la 4ª Promoción salen para la fábrica "Sierp y Molot" (La Hoz y el Martillo). De la Cuarta eran Sebastián Altemir, José María Letosa, Juan Eguiguren, Juan Pinto, Luis del Oso, Miguel Valles, Adolfo Torres, Mariano Chico, Felipe Escribano, Benito Ustarroz, Jacinto López Loaisa y Francisco Pararols. Veteranos pilotos eran Juan Lario Sánchez y Fernando Buenaño Aguilera.

Pero antes volvamos a los comienzos de mayo de 1939.

Comenzó el arte de divide y vencerás

A los "malos", el día 2 de mayo les anunciaron que al día siguiente saldrían hacia Moscú casi todos ellos y así fueron embarcados en el expreso Tiflis-Moscú. Después de un trayecto en el maravilloso Metro de Moscú salieron hacia Planiernaya, donde les esperaban unos autobuses que les condujeron a la residencia, enclavada entre arboledas de pinos y álamos blancos. Allí coincidieron con españoles comunistas que estaban recién llegados con sus familias del Norte de África y de Francia.

Podían salir a pasear por Moscú y enlazaron con chicas jóvenes que cumplían tareas de información para la NKVD. Bailaban en el cercano Parque Máximo Gorki con las jóvenes y veían con incredulidad a parejas formadas por dos hombres, prodigándose caricias como enamorados.

Los del PCE montaron acusaciones contra algunos alumnos tildados de fascistas, entre ellos Pac Morata. Así consiguieron convencer a algún grupo que salió hacia la Fábrica Stalin de Moscú y algo más tarde a otra en Cheliabinsk. Todavía quedaba un grupo de cincuenta jóvenes que insistían en irse a México. Pronto recibieron orden de preparar sus maletas para irse a otro lugar; fueron conducidos a Mónino, donde había otra casa de reposo poblada por miembros de confianza del PCE. Un día apareció Mirov de nuevo, el que les prometió salir de Rusia; les dijo que era imposible abandonar la Unión Soviética y que México ponía enormes impedimentos para ir allí.

De inmediato pensaron en acudir a embajadas extranjeras, lo cual era la solución más peligrosa para todos ellos. Se pasaban el día fuera de la residencia y confiaban en las chicas

que no debían y desconfiaban de las que eran de confianza. La NKVD estaba al corriente de todo lo que hacían.

Blasco se puso en contacto con la Embajada Alemana. En pocas semanas seis jóvenes habían presentado solicitud de pasaporte y una petición de regreso a nombre del Ministro de Asuntos Exteriores español Serrano Suñer.

Otros decidieron darse por vencidos aunque fuera momentáneamente y pedir trabajo. Julián Expósito, Jesús Martínez, Agustín López Marcos, Gustavo, el Negro, el "Sequillo", Benito, Marinas, Perico y ahora el propio Blasco fueron a la Comisión del Trabajo y solicitaron trabajar en Moscú. Finalmente salieron un grupo de los recalcitrantes para Kolomna, a cien kilómetros de Moscú. Los recién llegados fueron alojados en una barraca de madera, algo apartados de la residencia más compleja, un edificio de ladrillo de siete pisos y construcción reciente, donde se alojaban los residentes españoles. Pero todavía quedaba un grupo importante de alumnos pilotos en Mónino.

El duro trabajo en las fábricas rusas

Les nombraron a cada uno un obrero veterano para que les enseñara el oficio correspondiente, entre los cuales los jóvenes españoles hicieron verdaderos amigos. Les enseñaron como protegerse del sistema lo mejor posible. Vivían en Golutbin, el barrio obrero de Kolomna, a donde llegaron el 20 de octubre de 1939.

El único sitio que les causó a los españoles una auténtica sorpresa fue el Palacio de Cultura donde contemplaron un "Lago de los Cisnes" espléndido. Luego bailarines como el madrileño Agustín López Marcos causaron impresión entre las chicas del baile. Los hispanos se apoderaron del ballet completo.

Habían conocido Blasco y su amigo a un par de chicas rusas con las cuales intimaron en distintas épocas. Juan se tuvo que casar meses más tarde con una de ellas, Kariné, porque la muchacha se quedó embarazada. Siguió viendo de vez en cuando a

los pocos de la 4ª que en Mónino todavía aguantaban imperterritos sin doblegarse a trabajar, para lo cual tenía que hacer largas jornadas de metro y tren en algunos días libres. Pronto aquellos insobornables estarían en la Torre de Pugachov encerrados durante meses.

El lunes 29 de enero de 1940 a las tres de la madrugada se presentaron en la residencia de Mónino tres rusos acompañados de una traductora y leyeron una lista: Luis Milla, Vicente Monclús, José Goixart, Juan Sala, Juan Navarro, José Gironés, Francisco Pac y Francisco Tarrés debían arreglarse y acompañarles para recoger pasaportes en el Socorro Rojo Internacional. Tres chicos más, José Riba Roca, Francisco Llopis Crespo y Pascual Pastor Justón, pidieron al que hacia de jefe que les dejara acompañarles, a lo cual accedió aun-



Distintas perspectivas del avión de asalto Iliushin IL-2, Stormovick. Foto F. Meroño.

que muy contrariado. (De los citados Milla, Sala, Navarro y Tarrés resultaron con el tiempo muertos. Pac no murió en Siberia. Monclús estuvo dieciséis años en cárceles y campos; Goixart y Girones repatriados vivieron en Barcelona a su regreso). Dieron cuenta en varias embajadas de lo que sucedía con los jóvenes españoles pero nadie les ayudaba. Denunciaron personalmente a los dirigentes comunistas que vivían todavía con ellos en Mónino: Cabo Giorla, Pretel, Balaguer. Les insultaron y les pronosticaron finales parecidos a los más innobles, que luego se cumplieron: Barneto murió a los pocos meses, José Díaz se arrojó desde un balcón en Tiflis, Cabo Giorla murió algo más tarde y Pretel, Balaguer y otros arrastraron vidas miserables en la URSS.

Al día siguiente del secuestro de los ocho compañeros, los treinta y tres pilotos que quedaban en Mónino se dividieron en pequeños grupos y se fueron a la Embajada Francesa. El policía de turno al ver entrar a varios pequeños grupos telefoneó a la NKVD. Resistieron tres días en el interior de la Embajada. Rellenaron peticiones para la Legión Extranjera. El Embajador se fue a charlar con Molotov; pero a los pocos días los alemanes entraban en Francia y los presuntos legionarios se quedaron en la URSS.

En la primera mitad de abril de 1940 los pilotos que quedaban en Mónino esperando la promesa de ir a México, fueron trasladados de nuevo, ahora a una Casa de Reposo en Opalija hasta el 16 de mayo en que los trasladaron de nuevo hasta Dubki, en la línea de ferrocarril de Kiev. El 23 de junio, cuarenta y ocho horas después del ataque alemán tres de ellos, Pascual Pastor Justón, Agustín Puig Delgado y Rafael Segura se presentaron en la Embajada de los Estados Unidos en Moscú, para solicitar refugio político. No podían hacer nada por ellos ya que no tenían pasaporte de ningún tipo como españoles. El 24 de junio los levantaron de madrugada. En Moscú los metieron en vagones y salieron hacia Siberia desde la Estación de Kazán, en la Plaza Konsomolskaya.

Tardaron 33 días y arribaron a Novosibirsk. Poco después les propusieron alistarse contra los alemanes como pilotos. Pero se negaron y los 25 pilotos restantes en ese momento, junto con el Doctor Juan Bote García pasaron en una estrecha celda seis meses. A partir de ese momento fueron a lo largo de meses y años a los campos en Igarka, Vasilok, Magalan, Kolimá, Indigirka y Karaganda, sucesivamente, juntos o en pequeños grupos.

Julián Expósito fue detenido unos días más tarde y se le propuso en la NKVD espiar a sus camaradas desde dentro del grupo. Según le dijeron tenían detenido a un primo suyo que había venido a Rusia a espiar para una potencia extranjera. Firmó y se convirtió en espía de sus propios compañeros; no tenía otro remedio. Lo mismo sucedió con otros dos compañeros más, pero se lo contaron a los otros y elaboraban los informes de acuerdo unos con otros, de la misma forma que hacía Meroño durante decenas de años con sus amigos Carlos Ayuso y Ramón Moretones, después de la Guerra.

La embajada alemana el día 21 de junio de 1941

En la mañana del 21 de junio de 1941, el día en que a la madrugada siguiente los ejércitos alemanes iban a invadir Rusia, un coche con la bandera del Partido Nacionalsocialista Alemán se detuvo en una casa donde vivían españoles emigrados. Preguntaban por varios españoles para darles varios pasaportes que no consiguieron entregarles; pero fue lo suficiente como para traerles la perdición a todos los implicados. Buscaban a cinco españoles jóvenes que en su momento habían solicitado un pasaporte alemán y eso fue el motivo de sus posteriores sufrimientos. El automóvil alemán



Ceremonia de homenaje ante el monumento a los caídos españoles durante la Gran Guerra Patria, que se erige en la ciudad de Smolensk. Foto del autor, vía A. García Cano.

volvió al callejón Stanislav ó Stanislavski Pereulok, donde se encontraba la Embajada Alemana en la capital.

A partir de ese día las condiciones en Rusia cambiaron en poco tiempo a peor y las fábricas se reconvirtieron para producir material de guerra. Según Blasco el ochenta por ciento de la gente deseaba que llegaran los alemanes (Clarita Rosen en una nota lo insulta por resaltar aquel deseo). Habían pasado muchos meses desde el Pacto Contra-Natura Molotov-Ribentrop y al llegar el día 21 de junio de 1941, todo el mundo huía hacia el interior, mas allá de Moscú, pero en especial los judíos y los comunistas, que rompían los carnés del partido. Los trenes servían de parapeto a los soldados desertores que viajaban colgados de los estribos. Muchos rusos que no eran ni judíos ni comunistas opinaban “¡¡ Con los alemanes no se estará peor !!” Los españoles exiliados recibieron orden de evacuarse con las fábricas respectivas. La fábrica de locomotoras de Golutbin se evacuaba a Krasnoyarsk, en el corazón de Siberia.

Juan Blasco mientras tanto había comenzado su viaje a Krasnoyarsk con los obreros de la fábrica; tardaron 34 jornadas en llegar a Novosibirsk, a mitad de camino hacia la nueva sede de la fábrica. Los pilotos habían oído que un número de mujeres esposas de españoles, ancianos y chiquillos habían sido evacuados a la ciudad de Kokand, donde también estaban inválidos de la Guerra de España, de las Brigadas Internacionales y algunos revolucionarios. Los pilotos acechaban para abandonar el tren cerca de Novosibirsk y poder

escaparse hacia Kokand. Entraron en contacto con Acevedo, un refugiado asturiano que tenía confianza con el responsable del Socorro Rojo Internacional. Al final pudieron subir al tren con destino a Tashkent, capital de Uzbekistán; allí hicieron trasbordo hacia Kokand.

Kokand está en las estribaciones del Pamir. Había aumentado de tamaño tres veces desde los cien mil habitantes que tenía antes de la guerra. El Socorro Rojo los alojó y tenían contactos con antiguos miembros de las Brigadas Internacionales, esposas de refugiados españoles y sus familias. Buscaron trabajo pero no se encontraba nada. El teniente coronel José Arcega vivía con su esposa y dos hijos en Kokand. Estaba físicamente muy débil. Tenía una pensión pero muy exigua; acuciado por el hambre no se quejaba, guardaba todo para sus hijos y con su estilo de hidalgo español, aceptaba su horrible situación. Murió de inanición dejando desamparada a su joven esposa y dos hijos de seis y siete años.

Hacia lo más profundo e incógnito de la URSS

A los pocos días de llegar los de la fábrica a Kokand, el 24 de enero de 1942, los veinticinco españoles que estaban prisioneros en Novosibirsk, fueron conducidos a Krasnoyarsk, junto al Río Yenisei, donde estuvieron tres meses más en condiciones peores que en la cárcel de Novosibirsk. A finales de abril de 1942 fueron enviados a la Colonia de Trabajo Número 1, un lugar donde frecuentemente se producían accidentes con mutilaciones por las condiciones inhumanas y peligrosas de trabajo en la serrería de maderas. Allí pronto estuvieron mutilados el madrileño Vicente Montejano Moreno “Yonyi” y el valenciano Salvador Almor Chirivella.

El secuestro del grupo en el cual uno de los componentes principales era el teniente coronel José Arcega Najera ocurrió de la forma siguiente. Cuando el grupo principal de pilotos volvió por la “Casa de los Españoles” en noviembre de 1941 encontraron a Clarita Rosen y a la esposa de Ángel Santos; les leen una carta de uno de los “evacuados forzados” que desaparecieron en junio.

Según ese relato, estaban en la República de Kazajstán, en el Asia Central, en la ciudad de Kokand cerca de la capital Tashkent, a donde arribaron los que quedaban de los 37 españoles del colectivo español, en un vagón de mercancías. Tardaron un mes y medio en llegar, alimentándose por el camino con lo que cogían en los campos sembrados, coles, zanahorias, patatas ya que nunca les dieron nada de comer. Primero murieron los pequeños, por falta de alimentos para ellos y los fueron enterrando por el camino. Mas adelante murieron los viejos algunos, marido y mujer, juntos. Después comenzó la disentería, que se fue llevando poco a poco a los demás ya jóvenes y viejos. Cuando llegaron al Kokand, de los 37 quedaron ocho y al llegar allí los metieron en una cuadra. Allí murieron y fueron enterrados el Teniente Coronel Arcega, que fuera jefe de personal de las Fuerzas Aéreas y antes de eso jefe de la 3ª Escuadrilla de Katiuskas en el Grupo 24 y luego Jefe del mismo, y su hijo de doce años, fallecidos de inanición. “Ahora no sabemos que será del resto, quizás trabajemos en el Sovjok (Koljós o cooperativa agrícola)”.

La dura posguerra en la Rusia soviética

En el mes de abril de 1947, Blasco se encontraba trabajando en el Buró de Información Soviético desde hacía ya más de diez meses, cuando recibió noticia de que la Embajada de México le concedía pasaporte; pero esto nunca se materializó. Meses más tarde comenzó a trabajar en la Fábrica Nº 30. Allí había bastantes españoles y estaba in-

cluso su compañero que luego lo delataría, que comenzó de nuevo a frecuentar a Blasco, al igual que Federico Peña, también piloto.

Blasco comenzó a visitar de nuevo las embajadas extranjeras para ver si conseguía algo. Escribió un documento que trató de hacer llegar a la de Venezuela y finalmente fue encarcelado en la Lubiánka el 25 de noviembre de 1948. Pasó la consabida retahíla de interrogatorios y sucesivos encierros y malos tratos, y conducido a la otra temida prisión del centro de Moscú, la Lefortovskaya, la tenebrosa cárcel política construida en tiempos de Catalina la Grande. En la primera mitad de septiembre de 1949 firmó su declaración y fue a parar a la Butirka, otra prisión que no conocía. Lo condenaron a diez años de cárcel. Coincidió en la misma celda por unos días con el funcionario alemán que estaba en su embajada el día 21 de junio de 1941, Karl Krüger; los funcionarios que buscaron a los jóvenes españoles confundieron el barrio Kolomneski de Moscú con la ciudad de Kolomna y Blasco era uno de los que buscaban; tenían que entregarles salvoconductos para salir de Rusia.

La nueva condena de diez años la cumplió en parte en una de las cárceles “modelo” en la que estaban principalmente extranjeros, doscientos alemanes, veinte austriacos y otros varios de muchas nacionalidades; allí estaba Francisco Ramos y un costarricense llamado Francisco de Magallanes. Poco tiempo después llegó a aquella cárcel más humana Vicente Monclús Guallar, un piloto de los ocho que fueron conducidos en 1939 de Mónino a la Butirka cuando esperaban salir al extranjero; en aquel momento ya había cumplido una condena de ocho años en Siberia. Ahora lo habían condenado de nuevo a otros diez más. De sus compañeros de reclusión sabía bien poco; de Gironés, Goixart, Pac, Tarrés y Milla no volvió a saber nada. Juan Sala se escapó del campo con Monclús y fue gravemente herido. Juan Navarro se volvió loco de hambre y le dijeron que falleció.

En marzo de 1953 falleció Salín; comenzó a mejorar la situación en todos los sentidos, mayores libertades, mejor comida y se empezaron a revisar condenas y a liberar a presos. El que ahora los responsables de todas las atrocidades soviéticas señalaban como único culpable, Laurenti P. Beria fue fusilado el 24 de diciembre de 1953.

Unos meses antes de la muerte de Stalin, falleció Eusebio Pons López, uno de los pilotos secuestrados en la Casa de Dubki. Era un chaval en el que se concentraban grandes virtudes, ya que además de su aspecto alto y distinguido poseía una inteligencia evidente. Sus amigos de entonces eran José Antonio Rico, José Barceló, Ramón Cerdá, y Lorenzo Gómez Naya. Según Blasco sus cuatro amigos fueron reclutados para las escuelas de espionaje. Pons falleció en la enfermería del Campo Número 5 de Stalino el día 16 de julio de 1952, después de una enfermedad gástrica que no le curaron en ningún momento.

Juan Blasco, desde el día en que fue a verle su esposa, que se había divorciado de él tres años antes, no supo nada sobre su libertad durante dos años más. Otros que tuvieron más suerte y colaboraron de buen grado con los soviéticos fueron recolocados en la vida civil con mayor o menor fortuna. Pararols después de realizar varios cursos fue profesor de una Escuela de Oficios mientras estudiaba Perito Industrial. En conjunto todos los guerrilleros y combatientes obtuvieron puestos que les permitieron vivir pasablemente. Pararols con su familia, esposa española y dos chicos, volvió en el barco que salió de Rusia en octubre del año 1956, el “Crimea”, que arribó al puerto de Valencia el día 23 del mismo mes.

Se van a España los primeros exiliados

En la recientemente editada biografía de José María Bravo "El Seis Doble", decíamos que "a partir de 1954 comenzaron a regresar a España exiliados españoles, muchos de ellos antiguos combatientes, gracias a un programa de intercambios patrocinados por la Cruz Roja, con una serie de cláusulas y condiciones prefijadas y como parte de los acuerdos para el retorno de los miembros de la División Azul, que habían pasado en campos de prisioneros en Rusia 11 años de sus vidas. El día 2 de abril de 1954 arribó al puerto de Barcelona el buque griego Semíramis, en el cual viajaban 286 españoles, de los cuales 229 eran antiguos prisioneros de la citada unidad, pero también volvían con ellos 19 desertores, 4 Niños de Rusia, 19 antiguos marinos mercantes y una parte, 15 de los componentes de la 4ª Promoción de la Escuela de Aviación de Kirovabad". Se congregó una gran multitud, fue un enorme acontecimiento, desplazándose a la ciudad familiares de los tantos años perdidos, de toda España, con la esperanza de que entre los recién llegados viniera alguno de los jóvenes que habían partido tantos años antes, o alguien que supiera contar sobre los desaparecidos. En los años siguientes hubo otros dos barcos más en los que volvieron de forma institucional varios cientos de exiliados más.

Los quince pilotos de la última promoción de Kirovabad que volvieron con los Divisionarios en el "Semíramis", eran una parte de los secuestrados en la llamada por ellos Casa Solariega de Dubki. Entre los componentes de la 4ª hubo algunos que estuvieron en Rusia 15 años, los que habían llegado en 1939 y volvieron en 1954; pero otros volvieron luego de 18 años, desde 1938 hasta 1956. Ese fue el caso de Blasco que día por día, estuvo en Rusia desde octubre de 1938 hasta octubre de 1956.

Pero Blasco fue uno de los que tuvo que esperar todavía dos años adicionales, siendo uno de los más desafortunados en aquel reparto dantesco. En abril de 1955, cuando muchos españoles ya habían conseguido volver a la Patria, él con otros dos compañeros pilotos todavía fue de nuevo trasladado a otro campo de trabajo. Esta vez fue en uno de los viejos campos de Potma, llamados del Dubráb Lága, en la República de Mordovia, en Siberia. Estaba con Monclús y Ramos; este conocía desde tres años atrás estos campos. Van a parar a la sección Número 11, que no era un mal sitio en comparación con otros, con poco trabajo y lleno de extranjeros de todos los países.

El mayor sarcasmo: declarado inocente

Blasco se encontró a Safárov, el antiguo barbero de Kirovabad y se saludaron con afecto; el judío había conseguido cierto manejo del idioma español y era muy simpático con los hispanos. El 1 de febrero de 1956 lo ponen en libertad, pero sin repatriarlo ya que lo declaran "inocente", después de diez años en distintas cárceles y campos. Conoce a un antiguo Capitán de la Marina Mercante, que al quedarse su barco en Odesa al término de la Guerra de España pasó a ejercer su carrera en la Marina Soviética. Fue acusado de espionaje y terminaba sus días en una casa de inválidos en Potma, República de Mordovia. Cuando Blasco por fin consigue llegar a Moscú, en la sede del PCE fue a entregar unos datos del Capitán de la Marina Mercante, Pepín Álvarez y allí le dieron una carta de su madre a través de la Cruz Roja y fechada en febrero de 1952, cuatro años antes, preguntando por su paradero. Ni siquiera la Cruz Roja Soviética podía obrar de forma libre y desinteresada y la carta había dormido el sueño de los justos hasta 1956.

El 15 de octubre de 1956 salió con otros españoles desde la estación de Kiev en Moscú hacia Odessa. Hacia unos me-

ses que Dolores Ibarruri había declarado en un mitin famoso, que los exiliados tenían que volver a España. El Partido se apuntaba al carro de la vuelta a la Patria, luego de haber impedido por todos los medios que aquello sucediera. Ahora la vuelta era un nuevo motivo de propaganda para la causa del PCE. Los Dieciocho Años de los que habla Blasco en su libro eran casi día por día los transcurridos para él en la Unión Soviética.

Al lado del buque "Crimea" que los llevaría a España el PCE había montado un escenario; a él subieron los amaestrados partidarios del sistema para declamar sus papeles bien aprendidos y dictados en Moscú. Jamás pudieron subir y declarar sus quejas los múltiples fallecidos en cárceles y campos, los tullidos e inválidos víctimas del terror, ni tampoco los muchos presentes víctimas neuróticas y psicológicas ya para toda la vida y que en ese momento todavía no podían decir la verdad sobre el "Paraíso Soviético" porque de ello dependía que abordaran aquel barco o no.

El día 23 de octubre de 1956 el "Crimea" se acercó al puerto de Valencia, donde cientos de personas esperaban tan emocionadas como los que viajaban en el barco. Pascual Pastor Justón había vuelto en el "Semíramis" en 1954 y al poco tiempo se casó con la hermana de Blasco y este escribió su tremenda historia en 1960, publicándose en Editorial "Antorcha" en Madrid en 1960.

Hace pocos días anotaba un precioso testimonio de Imre Kertész, que sufrió en Buchenwald la vesania de los nazis hasta 1945, el terror rojo en 1948 hasta 1956 en Hungría, y su restitución en 1957 y dice "¡¡ Siempre el mismo espectáculo!! ¿Porque se mantuvo setenta años?; su existencia (como del otro imperio del horror, que duró doce años) manifestó durante décadas la posibilidad de la irracionalidad, del caos, del terror y del vegetar humano en los niveles más bajos. Campos de concentración, asesinatos, psicopatía generalizada, humillación, represión, todo ello como práctica cotidiana mientras otros seres humanos vivían y nacían".

BIBLIOGRAFÍA

- Daniel Arasa. *Los españoles de Stalin*. Editorial Vorágine. Barcelona 1993. Editorial Belacqva Barcelona 2005.
- Juan Blasco Cobo. *Un piloto español en la URSS*. Editorial Antorcha, Madrid 1960
- Arturo Escoriquel. *Informe-Memoria de Funcionamiento de la Academia del Aire de Sabadell*. Mecnografiado, Diciembre de 1991.
- Carlos Lázaro Ávila. *Diario de un piloto de caza en Kirovabad; la formación de aviadores españoles en la URSS*. Ediciones Campomas, Valencia 2003.
- Vicente Monclús Guallar. *18 años en la URSS*. Editorial Claridad, Buenos Aires 1959.
- Eusebio Ortega Bustos. *Recuerdos....*". ICARO nº 59, ADAR Madrid, abril de 1999.
- Francisco Pararols. *Un catalá a l'Exèrcit Roig*. Llibres dels Quatre Cantons Girona 2002.
- Vicente Reguengo. *Quince años en Rusia*. Editorial AHR, Barcelona 1955.
- Clara Rosen. *Kirovabad*. ICARO números 67 y 68. ADAR Madrid 2001.
- Manuel Tagüeña Lacorte. *Testimonio de dos guerras*. Ediciones Oasis S.A. México, 2ª Edición 1974.
- Miguel Velasco Pérez. *Invitado de honor*. Opera Prima, Madrid 1995.
- Aeroplano nº 24, año 2006. IHCA. *Aviadores Españoles en la Unión Soviética*, Rafael de Madariaga Fernández.

Los proyectos españoles de Émile Dewoitine

JULIÁN OLLER

ANTECEDENTES

Probablemente sea Émile Dewoitine una de las figuras más importantes en el campo de la construcción aeronáutica de la primera mitad del siglo XX. Nacido en Crépy-en-Laonnais, en el Norte de Francia, el 26 de septiembre de 1892, se formó como técnico en la École Breguet, especializándose en la rama “Electricidad”. Realizó su servicio militar en 1911, primero en Satory y después, como mecánico, en la Escuela Bleriot de Etampes. Intervino en algunos de los primeros grandes vuelos de la aviación militar francesa, sobre biplanos Farman, en Argelia y Túnez, antes de ser licenciado y reincorporarse a la vida civil en febrero de 1914.

Al estallar la Primera Guerra Mundial, en agosto de 1914, Émile Dewoitine fue movilizado y destinado, a comienzos de 1915, al cuerpo expedicionario francés en el frente ruso-rumano, donde su experiencia como mecánico de aviación hizo que se le encargase dirigir el montaje de los aviones Voisin que eran enviados al puerto de Odessa. Poco después se le encargó el montaje de una fábrica en Sebastopol para construir en ella, bajo licencia, aviones militares.

La Revolución Rusa de 1917 hizo que fuese trasladado a Francia, donde fue puesto a la disposición de la fábrica de Latécoère, en Toulouse, donde, partiendo de cero, organizó la producción en serie de mil biplazas de reconocimiento Salmson 2A2 y de otras series menores de Breguet XIV.

Siendo defensor a ultranza de la construcción enteramente metálica y no hallando en Latécoère el suficiente respaldo para iniciar ese tipo de construcciones aeronáuticas, dejó la firma en 1920 y montó su propia empresa, en la que desarrolló el monoplaza de caza Dewoitine D.1, totalmente metálico, que supuso en su tiempo un extraordinario avance que permitió a su piloto de pruebas, Marcel Doret, batir, en 1924, tres récords mundiales de velocidad con dicho avión.

No obstante, la mentalidad anticuada de la Aviación Militar francesa, anclada en los conceptos desarrollados durante la I

Guerra Mundial, se tradujo en la falta de apoyos financieros a Dewoitine, circunstancia que le obligó a cerrar su fábrica de Toulouse en 1927, trasladándose a Thun, en Suiza, donde la Fábrica Federal de Aviones construiría bajo licencia los aviones de caza Dewoitine D.25 y D.27, extraordinariamente avanzados para su tiempo.

De regreso a Francia, en 1929 refunda su empresa

constructora y desarrolla numerosos aviones, siendo los más notables el avión de récord Dewoitine D.33, con el que Doret tratará de batir el récord mundial de distancia en línea recta, y los aviones de transporte D.332, D.333 y D.338, así como las familias de aviones de caza D.37, D.371, D.372, de ala parasol y D.500, D.501, D.510, de ala baja.

Cuando, en 1936, se procede a la nacionalización de la industria aeronáutica francesa, la Dewoitine se convierte en la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Midi (SNCAM), quedando Émile Dewoitine al frente de la misma como Director General. No obstante, y a fin de disponer de más independencia para hacer realidad sus ideas, en 1936 creará su propia Oficina Técnica privada en la que desarrollará varios proyectos de los que el más importante será el avión de caza Dewoitine D.520 que, al iniciarse la II Guerra Mundial, era el mejor avión de combate con que contaba la Aviación Militar francesa, perfectamente comparable, en cuanto a sus prestaciones, al Messerschmitt Bf-109E o al Supermarine Spitfire I.

En 1940 viajó a Estados Unidos donde propuso a Henry Ford y al General Arnold organizar en Norteamérica la construcción en grandes series del Dewoitine D.520 y sus derivados. La caída de Francia y la firma del subsiguiente armisticio puso fin a estas gestiones.

En 1941, y en una Francia parcialmente ocupada por los alemanes, el gobierno de Vichy reorganizó la industria aeronáutica fusionando seis de las Sociedades Nacionales, entre las que se encontraba la SNCAM, antigua Dewoitine, en dos grandes complejos, la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du SudEst (S.N.C.A.S.E.), centrada en torno



Émile Dewoitine.



a Toulouse y Marsella y la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du SudOuest (S.N.C.A.S.O.), centrada en torno a Burdeos.

PRIMERA ÉPOCA: 1944-1946

En 1941, cuando se crearon las S.N.C.A.S.E. y S.N.C.A.S.O., sus discrepancias con la política industrial del gobierno de Vichy hicieron que Émile Dewoitine abandonase la S.N.C.A.S.E. y se trasladase a París, en la Zona Ocupada por el Ejército alemán, donde fue encargado de poner en marcha y organizar la producción de la S.I.P.A. (Société Industrielle Pour l'Aviation), una nueva firma dedicada a la producción bajo licencia de aviones de entrenamiento y enlace para la Luftwaffe alemana. Al mismo tiempo, la Oficina Técnica Privada de Dewoitine, que desde 1936 funcionaba en Toulouse bajo la dirección de Robert Castello, era autorizada a continuar trabajando en nuevos proyectos siempre que éstos se realizasen por encargo de empresas extranjeras y fuesen, además, autorizados por la Administración Militar alemana.

En esa fecha, más o menos, Dewoitine es contactado por la firma española Hispano-Suiza, que había reconstruido en Sevilla sus instalaciones fabriles de construcción aeronáutica (la fabricación de motores proseguía en Barcelona) y que estaba terminando de construir bajo licencia FIAT una serie de los ya por entonces obsoletos cazas biplanos CR-32 con la denominación HS-132.

La firma española de Damián Mateu se había hecho cargo del proyecto de desarrollo del motor Hispano Suiza HS 12Z, interrumpido en Francia a causa del Armisticio, y quería dis-

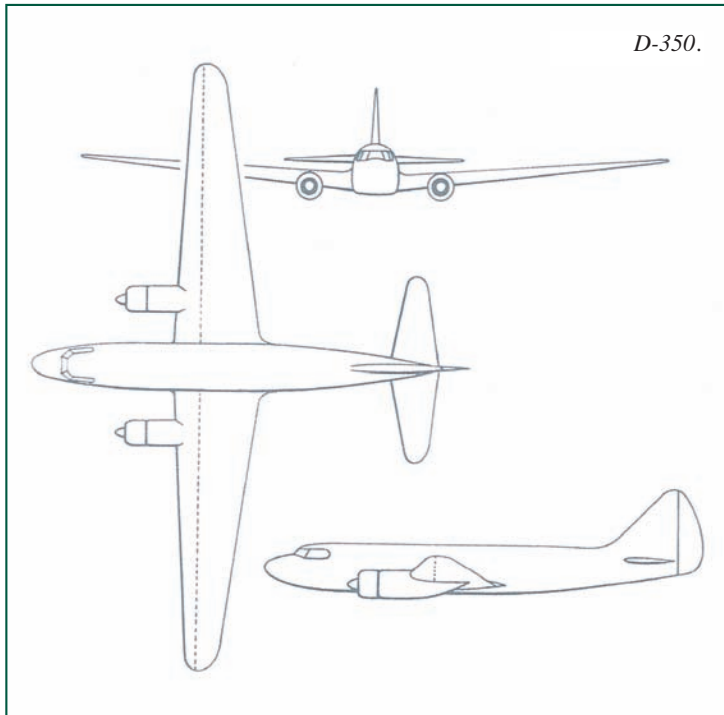
poner de un avión de caza moderno, propulsado por dicho motor, capaz de equipar no sólo las escuadrillas del recientemente creado Ejército del Aire español, sino también de cubrir un hueco en el mercado mundial, desamparado por el hecho de que los que tradicionalmente habían sido los principales proveedores de aviones militares se hallaban completamente absorbidos por el esfuerzo de guerra.

Para satisfacer el encargo de la Hispano-Suiza, Dewoitine diseñó —aunque mejor cabría decir que, siguiendo las líneas definidas por Dewoitine el diseño fue realizado por el equipo de Toulouse bajo la dirección de Castello— el D.600. Se trataba de un derivado del Dewoitine D.520. Las diferentes versiones que lo desarrollaban (D.521, D.522, D.523, D.524, D.525, D.550 y D.551, así como la versión naval D.790) pese a que el Armisticio de 1940 impidió que fuesen producidas en serie e incorporadas al servicio, hacían de él, a comienzos de 1941, uno de los aviones de caza más interesantes y prometedores entonces existentes.

El D.600 se inspiraba directamente en el D.551, cuyo prototipo estaba a punto de realizar su primer vuelo cuando en Junio de 1940 se produjo el Armisticio y cuyo programa sería suspendido. Sin embargo, la carga útil que se requería para el D.600 hizo que la célula tuviese que ser redimensionada a cotas mucho más próximas a las del anterior D.520.

La Hispano-Suiza preveía, para su motor 12Z con reductora de 2/3, una potencia de 1.070 caballos al nivel del mar; potencia que podía elevarse hasta los 1.300 caballos a un régimen normal de 2.300 rpm y a una altitud de 6.000 metros. La hélice prevista en el proyecto era una Ratier tripala de paso variable automático con un diámetro de 3,10 metros.

El ala baja, monolarguera, estaba constituida por dos se-



Bimotor de transporte D.350 diseñado por la Oficina Técnica Dewoitine de Toulouse para la constructora japonesa Mitsubishi.

mialas unidas al fuselaje mediante 7 puntos de fijación en cada una de ellas. De planta trapezoidal con los extremos redondeados tenía una envergadura de 10'595 m y una superficie en voladizo de 14'495 m², siendo su alargamiento de 6'57. El perfil, derivado de la serie NACA 23000, tenía un espesor relativo en el encastrado del 15'5 % que evolucionaba hasta el 9% que tenía en los extremos. Las alas mostraban, una vez montadas, un diedro de 4° 30' siguiendo el plano de la línea de referencia del perfil. Este diedro se incrementaba considerablemente en los bordes marginales de los extremos, siguiendo un método que Dewoitine ya había experimentado con éxito en el D.550 y que incrementaba considerablemente la maniobrabilidad del aparato. La unión de las alas al fuselaje se hallaba cubierta por un discreto carenado que nada tenía que ver con los voluminosos carenados Karmann que Dewoitine había utilizado en sus diseños anteriores.

El larguero principal del ala, en I, estaba construido con perfiles de duraluminio unidos por una fuerte alma en plancha del mismo metal. Las piezas de unión de los largueros de las dos semialas estaban fabricadas en un acero especial. El cajón del borde de ataque estaba construido con costillas estampadas y un revestimiento de plancha reforzado en el extremo anterior. Este cajón se fijaba a las suelas del larguero mediante escuadras. El cajón posterior estaba formado por costillas que unían el larguero a un falso larguero sobre el que se articulaban los alerones y los flaps. Estos se construían en torno a un larguero en U con un borde de ataque en plancha curvada y costillas que se unían a un borde de salida formado por un tubo aplastado. Las superficies móviles iban revestidas de tela.

El fuselaje se había concebido como un casco de sección ovoide, con dimensiones de 0'872 x 1'343 m en la cuaderna maestra, lo que suponía una sección frontal máxima de 1'056 m². Su estructura estaba constituida por cuatro largueros en Ω y larguerillos que unían cuadernas estampadas, con un revestimiento en planchas de dural unidas mediante remaches.

La cubierta deslizante de la cabina se inspiraba en la del D.513 y la de los primeros prototipos del D.520. Incluía paneles fijos transparentes en la parte posterior para mejorar la visibilidad del piloto.

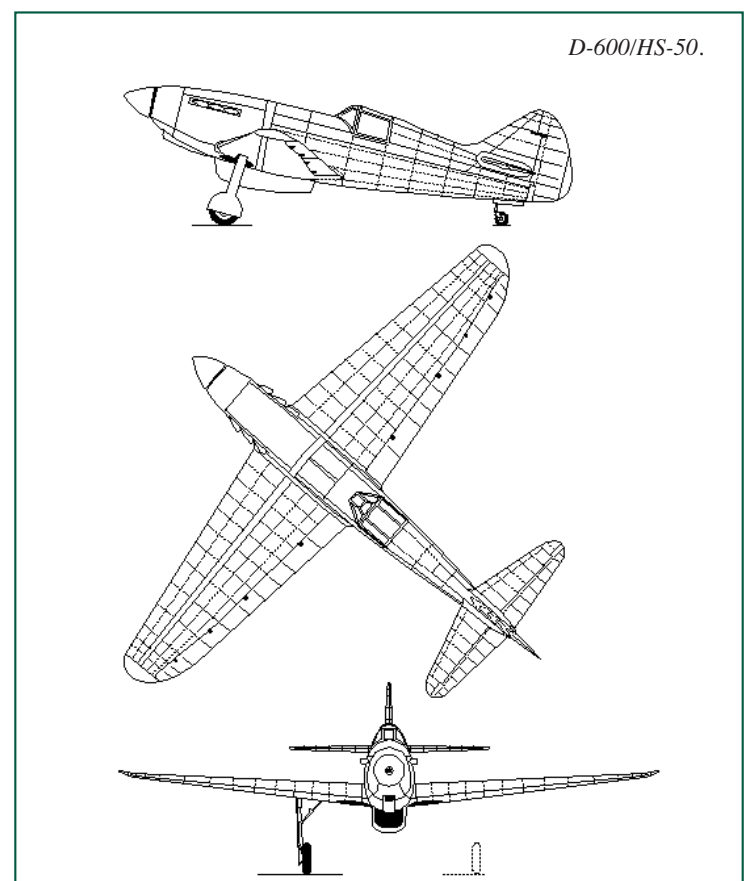
Una cuaderna cortafuegos aislaba el motor de la parte delantera del fuselaje que contenía los depósitos de combustible y aceite. Al mismo tiempo, esta cuaderna hacía el papel de blindaje, mientras que el piloto estaba protegido por una plancha montada detrás de su asiento. El peso total previsto para el blindaje era de 48 kilos, previéndose que el parabrisas fuese también blindado.

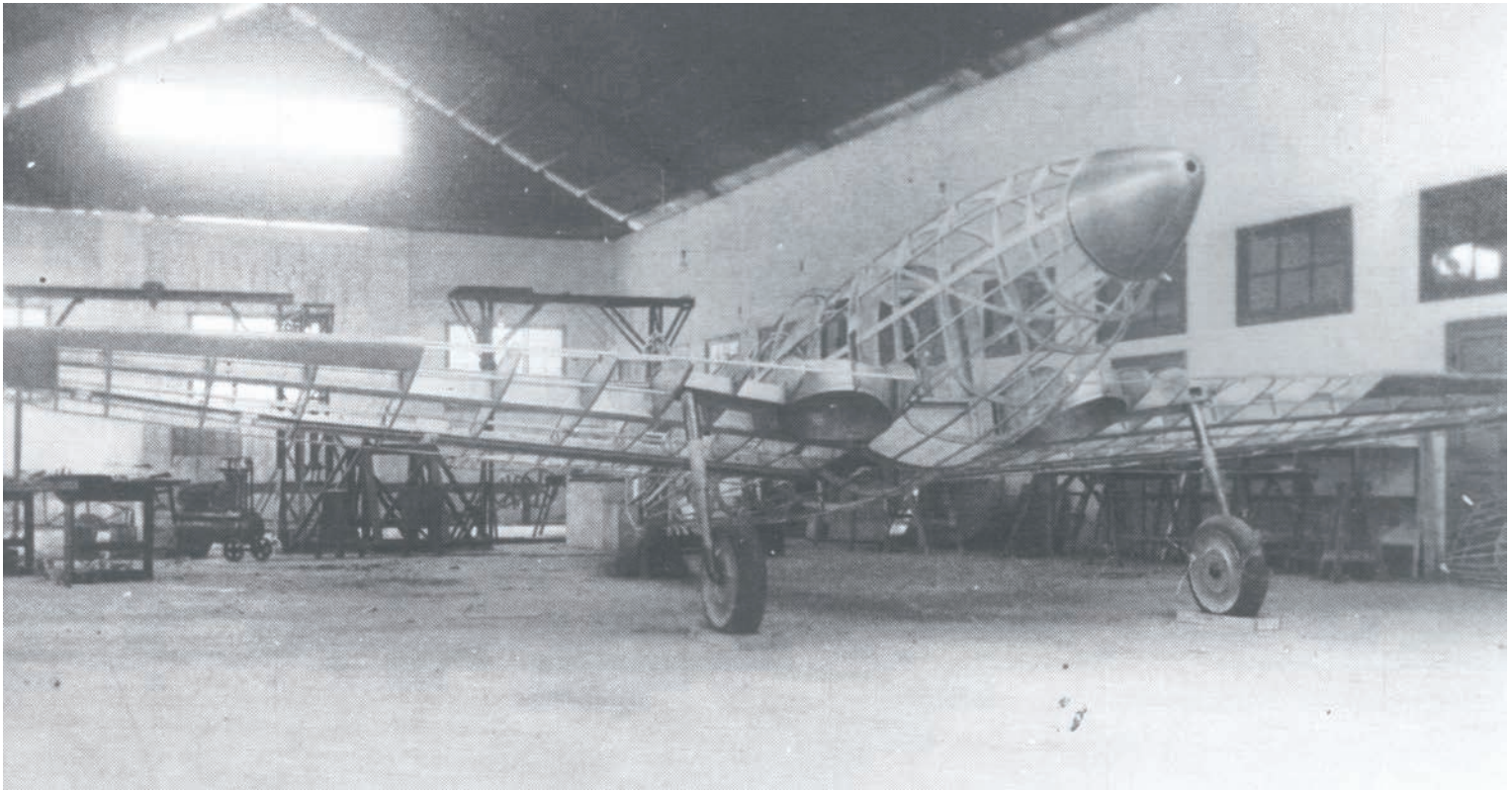
El mando de las superficies de control se hacía mediante bielas rígidas (alerones, flaps y timón de profundidad) y cables (timón de dirección).

La deriva se construía integrada en el fuselaje. Estaba construida como un cajón en torno a dos largueros, con un borde de ataque estampado y revestimiento metálico. El timón de dirección incluía un larguero en \perp , un borde de ataque en plancha curvada, costillas estampadas y un borde de salida rígido formado por un tubo aplastado. El conjunto, entelado, se articulaba sobre el larguero posterior de la deriva prolongando el codaste del fuselaje. Este timón de dirección disponía de una aleta "flettner" de compensación.

El plano fijo horizontal solamente tenía un larguero, construido como el de las alas, con un borde de ataque con costillas y un cajón, en la parte posterior, cerrado por un falso larguero en \perp . El revestimiento era metálico. Los timones de profundidad se construían como el de dirección y también iban revestidos de tela. La fijación del estabilizador horizontal al fuselaje se hacía mediante tres puntos de fijación a cada lado construidos con acero especial.

Cada una de las ruedas del tren de aterrizaje, de 660 mm de diámetro, iba montada en voladizo al extremo de una pata equipada con un amortiguador oleoneumático. Esta pata se acortaba, antes de la maniobra de retracción, en parte de la carrera del amortiguador. Estos elementos del tren quedaban unidos a una pata perpendicular al larguero del ala y situada por delante de éste. Una vez retraído el tren, las tapas, solidarias con las patas de éste, ocultaban totalmente sus alojamientos en la parte delantera del ala. La rueda de cola (290 x 110 mm) provista de amortiguador, también era retráctil.





El motor previsto en el diseño era el Hispano-Suiza 12 Z de “morro corto” que desarrollaba una potencia de 1.300 caballos a 6.000 m y que movía una hélice tripala de paso variable con mando eléctrico de 3'10 m de diámetro. Este grupo motopropulsor iba montado sobre una bancada construida con tubos de acero al cromo-molibdeno soldados.

En la parte delantera del fuselaje, entre el puesto del piloto y el motor, se ubicaban tres depósitos de combustible. Dos de ellos, con capacidades respectivas de 305 y de 195 litros, permitían que el avión llevase a cabo misiones normales de intercepción, mientras que el tercero de ellos, con una capacidad de 125 litros, solamente se utilizaba en régimen de sobrecarga. Para los desplazamientos a largas distancias podía acoplarse bajo el fuselaje un depósito auxiliar, lanzable, con una capacidad de 300 litros.

Los problemas de refrigeración que Dewoitine había encontrado en alguno de sus diseños anteriores le hicieron prever para el D.600 dos diferentes soluciones. En la primera de ellas, los radiadores de agua y aceite se situaban bajo el fuselaje, en una posición ventral y cubiertos por un carenado más estrecho pero más profundo que el que utilizó en sus diseños D.550 y D.551 y que, aparentemente, estaba sobredimensionado. La segunda solución, más en la línea del Messerschmitt 109 o del Spitfire sustituía el radiador ventral por otros dos situados en el intrados de las alas, pero, siendo más compleja, sólo era considerada por Dewoitine como una solución alternativa para el caso de mal funcionamiento de la anterior. Bajo el morro del avión se encontra-



Fotografías tomadas en la factoría sevillana de la Hispano-Suiza en 1942, durante la construcción de la maqueta a escala 1:1 del D.600/HS-50.

ba la toma de aire única del turbocompresor.

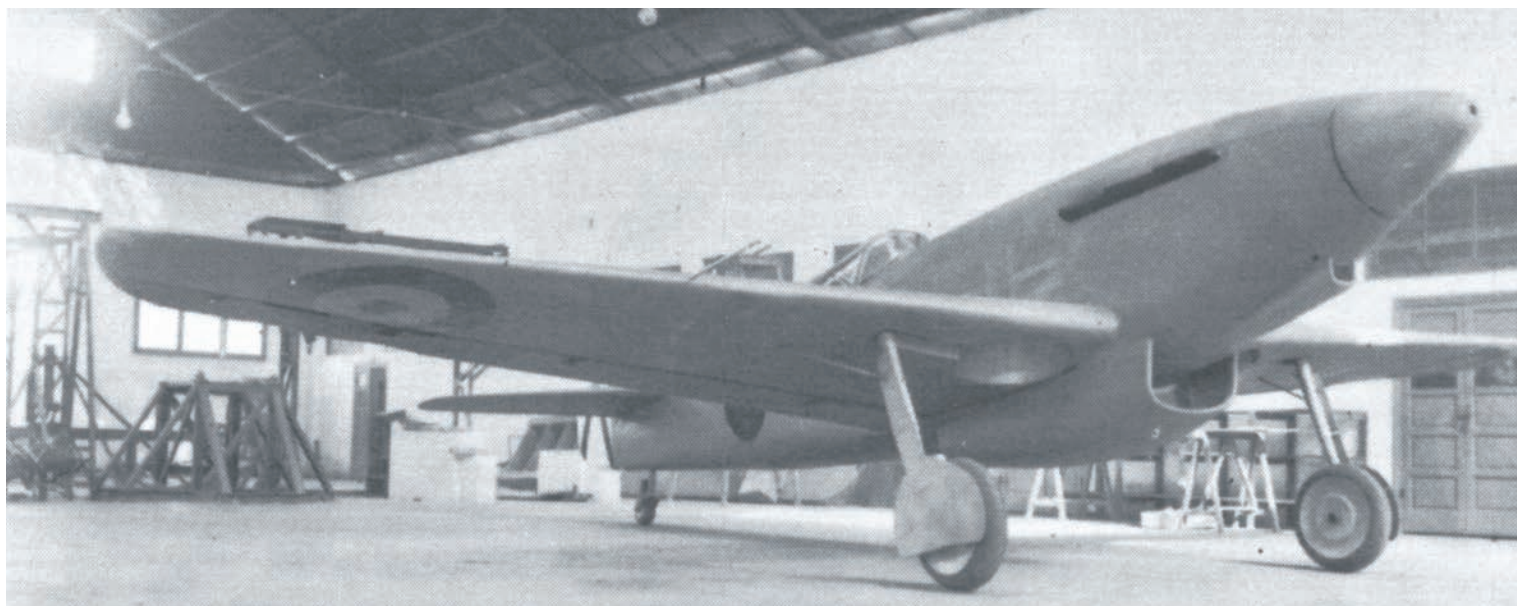
Se había previsto la instalación de un equipo de radio mientras que, por lo que respecta al armamento, se contemplaban dos versiones diferentes: la primera de ellas (versión A) montaba cuatro ametralladoras en las alas, con 700 disparos cada una, y, disparando en el eje de la hélice, un cañón Hispano-Suiza HS 404 de 20 mm con 60 disparos. La segunda (versión B) llevaba dos cañones y dos

ametralladoras en las alas y un tercer cañón en el eje de la hélice. El control y mando de las armas se hacía mediante un sistema electroneumático.

Los cálculos de pesos del proyecto inicial daban para el avión un total de 2.803 kg en orden de vuelo, con el armamento standard y 500 litros de combustible, distribuidos del siguiente modo:

—Peso muerto equipado		
Célula.....	823 kg	
Grupo motopropulsor.....	1062.5 kg	2.057 kg
Equipamientos fijos.....	137.5 kg	
—Peso del combustible		
Gasolina.....	360 kg	
Aceite.....	40 kg	400 kg
—Carga útil		
Equipamientos variables.....	259 kg	
Piloto + paracaídas.....	87 kg	346 kg

Cuando el avión hubiese de volar “en sobrecarga”, con el tercer depósito de combustible lleno, su peso al despegue se vería aumentado en 110 kg.



Maqueta a escala 1:1 del D-600/HS-50 construída en 1942 en la factoría sevillana de la Hispano-Suiza.

Las prestaciones que había previsto Émile Dewoitine para una configuración con peso al despegue de 2.800 kilos se resumían del modo siguiente:

Altitudes (m)	Tiempo de subida (min y seg)	Velocidad en vuelo horizontal (km/h)
0	—	516
2.000	1 min 56 seg	563
4.000	3 min 33 seg	617
6.000	4 min 57 seg	670

El techo teórico previsto era de 11.800 metros.

Para los cálculos de resistencia de la célula, Dewoitine había tenido en cuenta los requerimientos del reglamento francés 2004 B, edición nº 2 de 15 de marzo de 1940, aplicables a la categoría IV llamada “acrobática”.

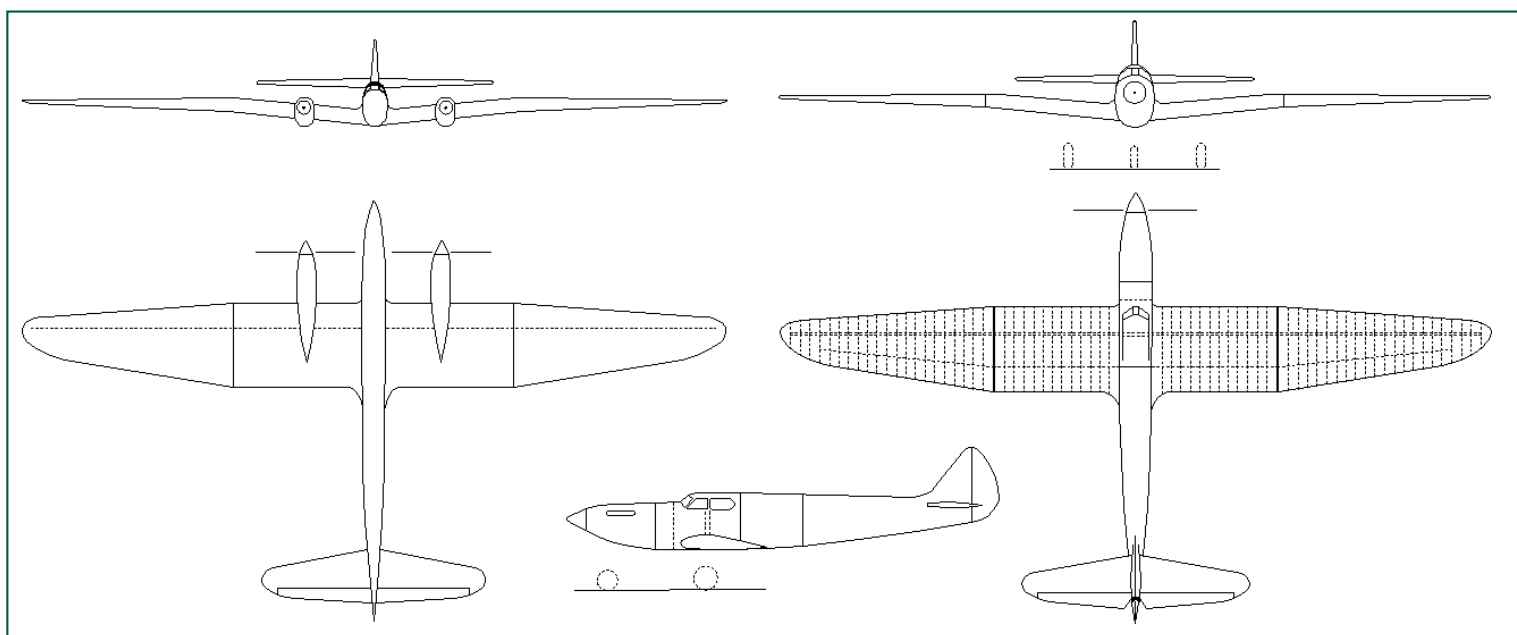
Hacia finales del otoño de 1942 se construyó en los talleres de la Hispano, en Sevilla una maqueta a tamaño natural del D.600 en su versión con radiador ventral para estudiar la ubicación de los distintos equipos.

En la fábrica sevillana de la Hispano-Suiza todo estaba a punto para iniciar la construcción del prototipo. Se había montado, incluso, un costoso banco de pruebas para el no-

vedoso sistema de doble retracción que incorporaba el tren de aterrizaje. Por parte de Hispano-Suiza se hacían planes de producción y de exportación, adoptando para el avión la denominación HS-50.

Y entonces sobrevino el desastre. Las leyes de 18 de Abril y de 5 de Mayo de 1941 habían venido, de hecho, a nacionalizar la industria aeronáutica española mediante la transformación de las empresas constructoras en empresas mixtas. A lo largo de 1942 y la primera mitad de 1943 se desarrolló el proceso, que finalizó en la incorporación del Estado al accionariado de la Hispano-Suiza, que cambiaba su nombre por el de “La Hispano Aviación” para la planta sevillana, mientras que la fábrica barcelonesa de motores era absorbida por la recién creada Empresa Nacional de Autocamiones S.A. La incorporación del Estado al accionariado de la Hispano trajo aparejada, como parte de la aportación pública, la licencia de fabricación de los cazas alemanes Messerschmitt Me-109G y, junto con ella, un pedido por 200 de tales aviones para el Ejército del Aire. Ello supondría, por supuesto, el que la ahora Hispano Aviación abandonase el proyecto del HS-50 diseñado por Émile Dewoitine.

Éste, entretanto, continuaba en Francia desarrollando trabajos de organización de la producción para la factoría de la



Monomotor y bimotor para batir el récord mundial de distancia cuyo estudio previo realizaría Émile Dewoitine en Madrid en 1944/1945.

S.I.P.A. (Société Industrielle pour l'Aviation) cercana a París en la que, en aquellos años, se fabricarían en serie, para la Luftwaffe alemana, aviones de entrenamiento Arado 96 y donde desarrollaría un derivado de éste, el Arado 396 que seguiría fabricándose en Francia después de la guerra con las denominaciones SIPA 10, 11 y 12, siendo uno de los entrenadores standard de la Armée de l'Air como antes lo había sido de la Luftwaffe. Simultáneamente, su Oficina de Proyectos de Toulouse, dirigida por Robert Castello, elaboraba el anteproyecto del D.350, un bimotor de transporte con capacidad para 30 pasajeros que estudiaba por encargo de la japonesa Mitsubishi.

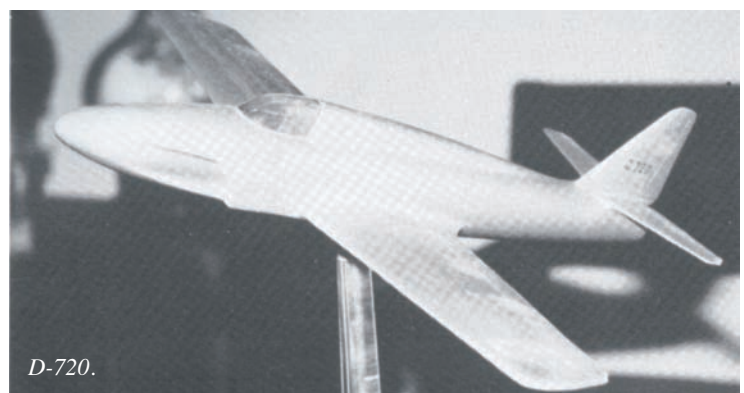
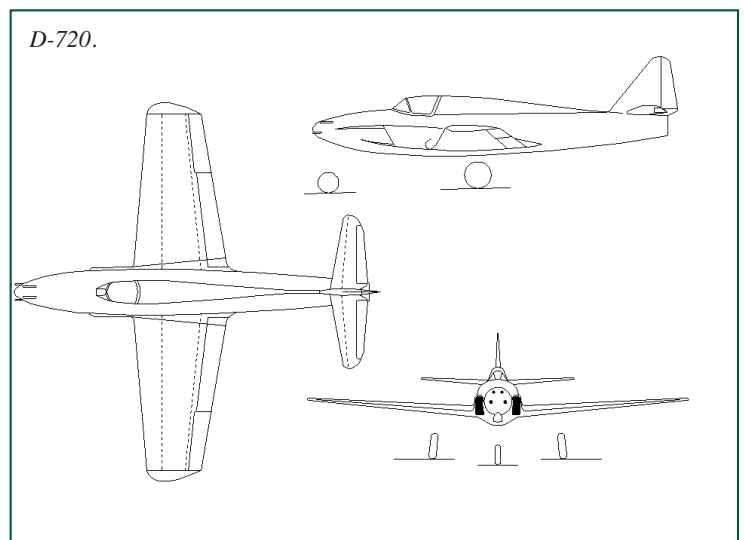
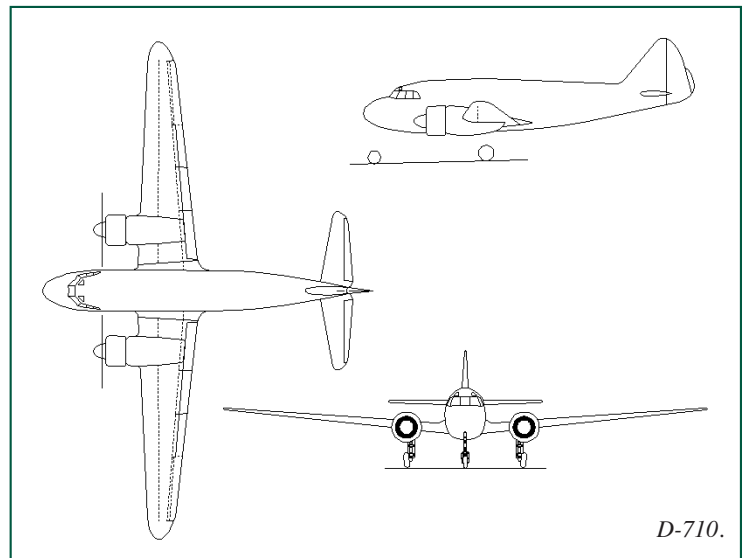
El desembarco de Normandía y la noticia de las represalias que, en los territorios franceses liberados, se tomaban contra aquellos que habían colaborado con el ejército de ocupación alemán, aconsejaron a Émile Dewoitine, a quien había llegado la noticia de que su nombre figuraba entre los de una lista de colaboracionistas notorios, el abandonar Francia y así, en agosto de 1944, se trasladó a España, instalándose en Madrid y trayendo consigo toda una serie de anteproyectos, entre ellos el del caza D.600, frustrado HS-50, en el que había seguido trabajando.

Entre los proyectos que había traído a Madrid figuraba el anteproyecto de una tercera versión, C, de su avión de caza D.600. Este anteproyecto, que se terminaría ya en Madrid, en el mes de Septiembre de 1944, aumentaba la potencia de fuego y la autonomía de las versiones anteriores, partiendo de la hipótesis de que el incremento de potencia que se obtendría con las versiones más desarrolladas del motor Hispano-Suiza 12 Z-89 compensaría con creces la mayor masa del avión motivado por el aumento del volumen de combustible y del armamento y permitiría obtener prestaciones iguales o superiores a las de las versiones estudiadas previamente.

Mientras que la capacidad de municiones del cañón axial se elevaba de 60 a 80 disparos, el armamento de las alas pasaba a ser de dos cañones con 80 disparos cada uno y dos ametralladoras con 875 disparos por arma, suponiendo todo ello un incremento de 101 kilogramos en el peso del avión. El fuselaje se alargaba 83 cm para hacer posible la instalación bajo el piso de la carlinga del piloto de un cuarto depósito de combustible con una capacidad de 305 litros. Ello supondría una variación en el aspecto general del avión, que pasaría a ser conocido en esta versión como de "morro largo". Esta nueva línea y el mantenimiento de los radiadores subalares como en la segunda versión mejoraban considerablemente la aerodinámica del conjunto. Se preveía para la nueva versión un peso total de 3.238 kilogramos, 435 más que las versiones precedentes.

El 26 de Septiembre de 1944, y a consecuencia de los contactos habidos anteriormente, Émile Dewoitine entregó un dossier completo de este tercer anteproyecto del D.600 al Capitán Ismael Núñez, Agregado Aéreo de la Embajada de la República Argentina en Madrid. En la carta que acompañaba al dossier, Émile Dewoitine manifestaba su disposición a suscribir un contrato con el gobierno argentino para desarrollar en la República del Plata cualquier tipo de trabajos aeronáuticos, incluyendo la posibilidad de construcción en la Argentina del D.600.

Mientras esperaba la respuesta del gobierno argentino, que tardaría en llegar más de un año, Émile Dewoitine montó en Madrid una minúscula Oficina Técnica, de hecho era él el único técnico de la misma, aunque después incorporaría al ingeniero polaco Stanislas Makowiecki, y comenzó a estudiar algunos proyectos, más como unos estudios teóricos que con otra finalidad. Los primeros estudios que abordó fueron los de unos aviones de récord, en versiones monomotor y bimotor,



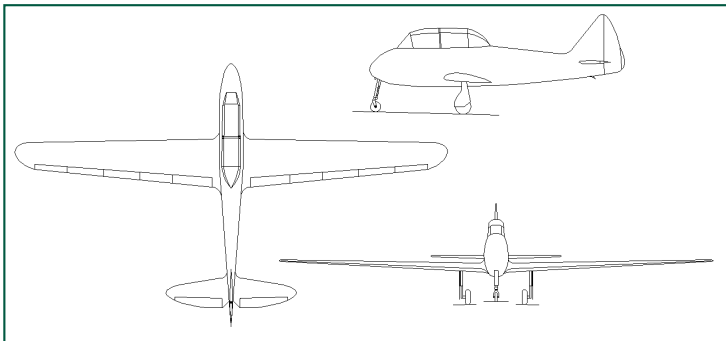
capaces de batir los récords mundiales de distancia como lo había hecho, en 1931, su D.33 "Trait d'Union". Se preveía para ellos un alcance superior a los 20.000 kilómetros. Dewoitine no les dio ninguna designación alfanumérica puesto que los consideró solamente como estudios teóricos "de estilo".

El primero de estos dos proyectos era un monomotor Hispano-Suiza 12 Y cuya configuración general recordaba vagamente la del D.33 "Trait d'Union". Monoplano de ala baja cantilever con una envergadura de 22'20 m y una superficie de 50 m². El ala era de tipo gaviota, presentando en su parte central, rectangular, de 9 metros de envergadura y 2'75 metros de cuerda, un diedro de 5° 30' que pasaba a ser de 0° en los extremos, de planta trapezoidal. El espesor relativo del ala era, en el encastre con el fuselaje, del 16 % (perfil NACA 23016) e iba evolucionando hasta ser del 10 % en los extremos. El fuselaje, de sección oval, tenía una longitud total de 14 metros. Su cuaderna maestra, situada a la altura del lar-

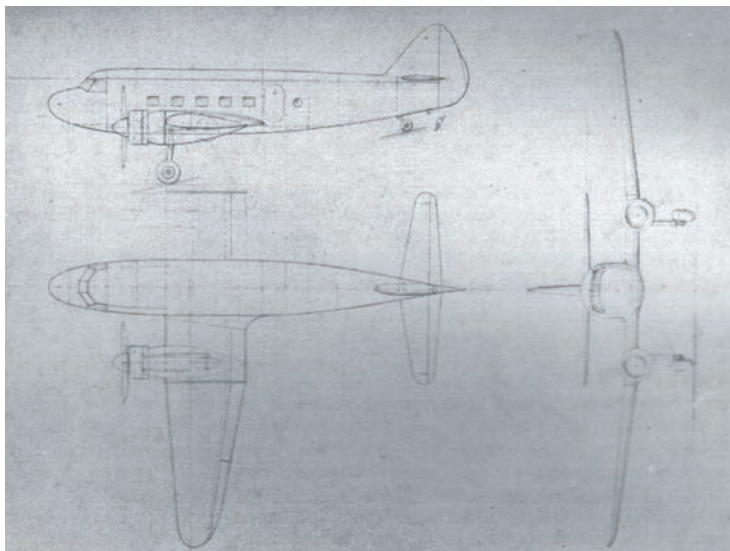
guero principal del ala, medía 1'80 m de altura por 1'12 m de ancho. El habitáculo estaba previsto para una tripulación de cuatro hombres: dos pilotos, un navegante y un radio, que podían comunicarse entre ellos a través de un pasillo lateral que daba acceso a una pequeña cabina de descanso. El tren de aterrizaje, triciclo, era retráctil. Dewoitine había calculado para este avión un peso en vacío de 3.060 kilogramos y un peso máximo en orden de vuelo de 11.500 kilogramos, de los que 8.000 correspondían al combustible. Se preveía que, con viento nulo y a una altura constante de 1.500 metros, el alcance debía ser de 21.100 kilómetros que se podrían recorrer en 95 horas de vuelo a una velocidad media de 222 km/h.

El segundo proyecto habría sido un bimotor Hispano Suiza 12 Y derivado del anterior. El ala, que conservaba el diedro compuesto que se ha señalado, tenía una envergadura de 31'60 metros y una superficie de 100 m². Conservaba el valor 10 para el alargamiento y el perfil NACA con espesor relativo variando entre el 16 y el 10 %. Los motores y el tren principal, de 6'14 m de vía, se ubicaban en la parte central rectangular del ala, que tenía 12'60 m de envergadura y 3'88 m de cuerda. El fuselaje, con una longitud total de 19 metros, podía alojar una tripulación doblada de 4 hombres (2 x 2 pilotos, 2 x 1 navegante, 2 x 1 radio). El peso total calculado habría alcanzado 23.000 kg, de los que 16.000 corresponderían al combustible. Con un techo entre 2.500 y 3.000 metros, este avión debería haber tenido, con viento nulo, un alcance superior a los 20.000 km a una velocidad media de 225 km/h.

Además de estos dos anteproyectos, Émile Dewoitine diseñó también en su Oficina Técnica de Madrid un bimotor de transporte que se suponía tendría que haber sido propulsado por dos motores Rolls Royce de tipo indeterminado. Se trataba de un avión de largo radio de acción previsto para una carga comercial de 3.500 kg y una capacidad de 21 pasajeros.



El planeador de entrenamiento IP-2 diseñado por encargo de Iberavia.

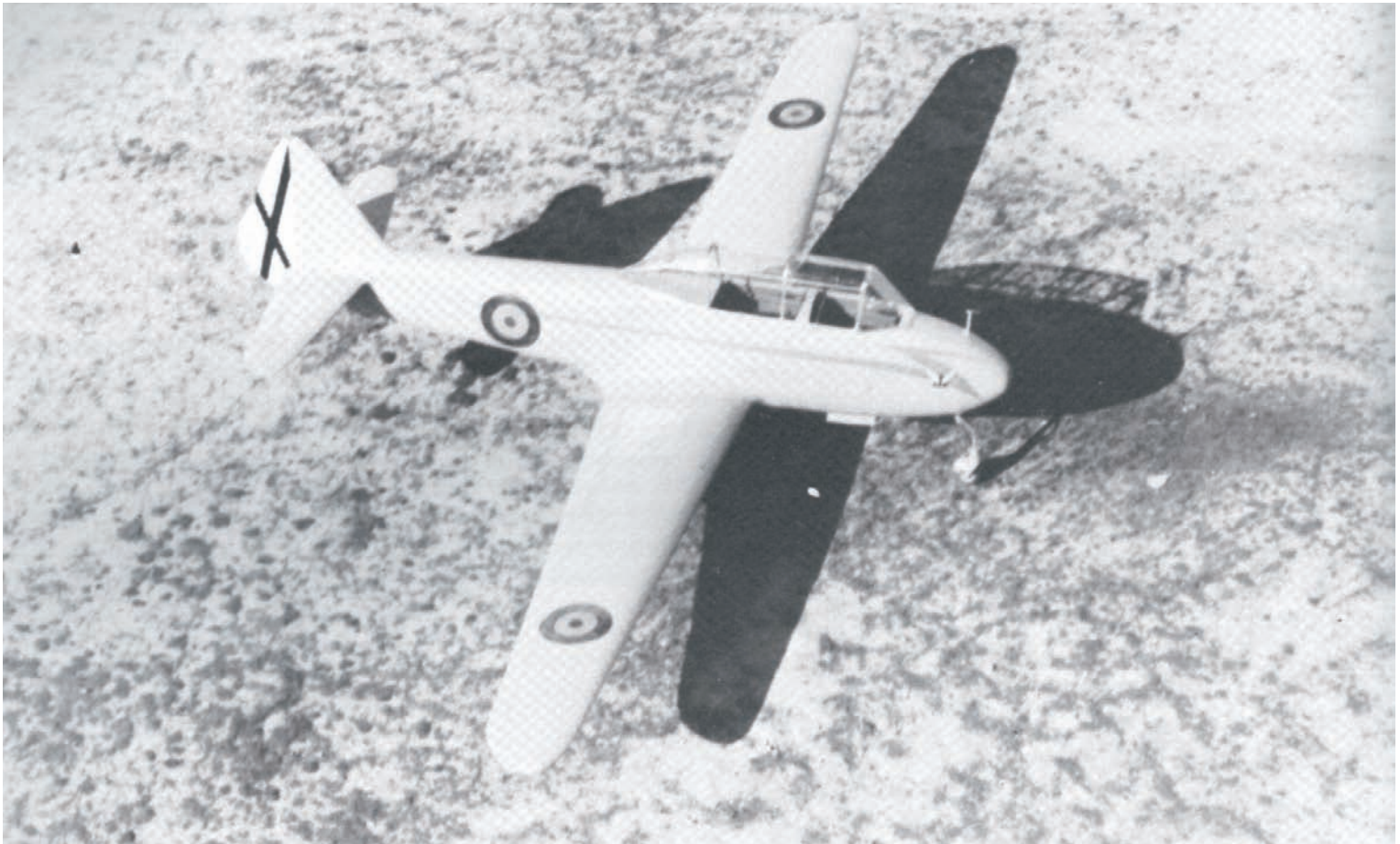


Dibujo a lápiz, realizado por el propio Émile Dewoitine, del bimotor de transporte D.700-T2 diseñado en 1945 por encargo del INTA.

Con una envergadura de 31'60 metros y una superficie en voladizo de 100 m² presentaba un alargamiento de 10, cifras que coincidían con las del D.350 que había diseñado en 1943 para la Mitsubishi. Para un ala así, Dewoitine consideró dos posibilidades: una con diedro nulo en el extrados y otra, con un ala en doble diedro semejante a los aviones de récord descritos anteriormente, con un diedro de 8° en una envergadura de 11'80 m y ausencia de diedro en las secciones exteriores de las alas. El perfil era de nuevo el NACA 23016 para la parte central, de 11'80 m de envergadura, y, desde allí evolucionando hasta el NACA 23010 de los extremos de las alas. Separados entre sí 7'20 metros, se preveía que los motores moviesen hélices de 4'40 metros de diámetro. El fuselaje tenía una longitud de 20'90 m y era de sección circular, con un diámetro en la cuaderna maestra de 2'35 m. La tripulación prevista estaba constituida por cinco hombres: dos pilotos, un mecánico de vuelo, un operador de radio y un tripulante de cabina de pasajeros. Ésta contenía siete filas de tres butacas, con un pasillo central que separaba las dos de la derecha de la de la izquierda. El tren de aterrizaje era triciclo y retráctil y el estabilizador horizontal presentaba un fuerte diedro de 20°, mientras que el timón de dirección llevaba una aleta de compensación de borde de salida redondeado que rebasaba el borde de salida del propio timón, característica que se repetiría en otros diseños de Émile Dewoitine. El diseñador había calculado para el avión un peso en vacío de 9.600 kilos y un peso máximo en orden de vuelo de 22.500 kilogramos, de los que 10.000 corresponderían al combustible y 3.500 kilogramos a la carga de pago. En cuanto a las prestaciones, se preveía una velocidad media de crucero de 300 km/h a 3.500 metros de altura, un techo en carga con un solo motor de 3.500 a 4.000 metros y un alcance máximo de 7.460 kilómetros.

Durante la primavera de 1945, el INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica), dependiente del Ministerio del Aire español, elaboró un programa para el diseño y posterior construcción de un bimotor de transporte completamente metálico con capacidad para 10 pasajeros y una tripulación de dos miembros. La denominación del programa era INTA-10. El avión debería ser propulsado por dos motores en estrella, refrigerados por aire, Elizalde "Sirio" de toma directa, producidos por ENMASA (Empresa Nacional de Motores de Aviación S.A., la antigua Elizalde) y que proporcionaban una potencia nominal de 450 caballos a 2.200 rpm. En su oficina de Madrid, Émile Dewoitine acometió, por cuenta de la empresa Iberavia S.A. de Lázaro Ros, una de cuyas proyectadas actividades era el desarrollo de proyectos aeronáuticos, el diseño de un avión que se ajustase a las especificaciones de la convocatoria y al que bautizó como D.700-T2. Para ello se inspiró en el Douglas DC-3. En el verano de 1945, Dewoitine remitió al INTA una memoria resumida del anteproyecto, que entraría en competencia con otro muy similar presentado por CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.).

Dewoitine continuó con el desarrollo del anteproyecto introduciendo en él, a demanda del INTA, dos modificaciones consistentes en adaptar la cabina para acomodar dos pasajeros más, elevando el total a 12, y equipar el avión con tren de aterrizaje en configuración triciclo. El avión, muy en la línea de los diseños anteriores de Émile Dewoitine, era un monoplano de ala baja cantilever, de estructura monolarguera, una envergadura de 20 m (18 m en el primer anteproyecto) y una superficie de 44 m² de los que 39 m² eran en voladizo. Su sección central, de planta rectangular y con una envergadura de 6'50 m, carecía de diedro y tenía un espesor relativo del 16% (perfil NACA 23016). Se unía al fuselaje mediante amplios carenados Karman.



Prototipo del planeador IP-2 construido por AISA en 1949 por encargo del Ministerio del Aire español y que recibiría la designación oficial de IE-02. Cuando se decidió la construcción del prototipo Émile Dewoitine llevaba ya más de dos años residiendo en Argentina.

Las secciones externas del ala, de planta trapezoidal y con un espesor relativo que evolucionaba del 16 % al 10 %, presentaba un diedro de 4° en el extrados que se levantaba en los bordes marginales, particularidad esta última que, como hemos visto, ya había sido utilizada por Dewoitine en el proyecto de avión de caza D.600 / HS-50 desarrollado en 1941 para la Hispano Suiza.

El fuselaje del D.700-T2 tenía una longitud total de 14'60 metros y tenía una sección principal, a la altura del larguero principal de las alas, con costados verticales y partes superior e inferior redondeadas. La cuaderna maestra medía 1'90 metros de altura por 2'20 metros de ancho. En el interior de la cabina, dos hileras de seis butacas cada una estaban separadas por un pasillo longitudinal. El estabilizador, de gran alargamiento, estaba realmente sobredimensionado, teniendo una envergadura de 6'70 metros y una superficie de 7'4 m². Como en el diseño del bimotor Rolls Royce que antes se ha descrito, la aleta de compensación del timón de dirección superaba el borde de salida de dicho timón.

Durante todo el segundo semestre de 1945 y el mes de enero de 1946, Émile Dewoitine estuvo dedicado al proyecto de este bimotor destinado al INTA, para el que se había previsto un peso en orden de vuelo de 5.500 kilogramos, de los que 1.820 correspondían a la célula, 1.040 a los grupos motopropulsores, 375 al equipamiento y 2.105 a la carga útil. En cuanto a las prestaciones, Dewoitine estimó una velocidad máxima de 313 km/h a 3.000 metros de altura, un techo teórico de 7.500 metros y un tiempo de subida a 3.000 m en 13 minutos y 15 segundos. El 8 de Febrero de 1946, Émile Dewoitine solicitó, en el Registro de la Propiedad Industrial del Ministerio de Industria y Comercio español, la inscripción, como modelo industrial, de su diseño D.700-T2, obteniendo el número de registro 14.323. Sin embargo, el INTA tomó finalmente la decisión de seleccionar para la construcción de pro-

totipos los anteproyectos presentados por CASA y que darían lugar a los tipos C-201 "Alcotán" y C-202 "Halcón".

Casi al mismo tiempo, en las primeras semanas de 1946, el INTA solicitó de Iberavia el estudio de un proyecto de planeador biplaza militar de entrenamiento. Un avión así, equipado con doble mando, habría permitido la formación de pilotos de planeador de transporte destinados a las proyectadas unidades de tropas aerotransportadas del Ejército del Aire. Éste, a la vista de las operaciones de desembarco aéreo con empleo de planeadores que por ambos bandos se habían llevado a cabo durante la II Guerra Mundial (Ocupaciones de Bélgica y de Holanda, Ocupación de Creta, Desembarco de Normandía, Operación de Arhem sobre los puentes del Mosa, etc...) había proyectado la creación de unidades de tropas aéreas de paracaidistas y aerotransportadas en aviones y planeadores. Iberavia encargó a Émile Dewoitine el estudio de este proyecto, que recibiría por parte de la compañía de Lázaro Ros la designación IP-2 (IP = Iberavia Planeador).

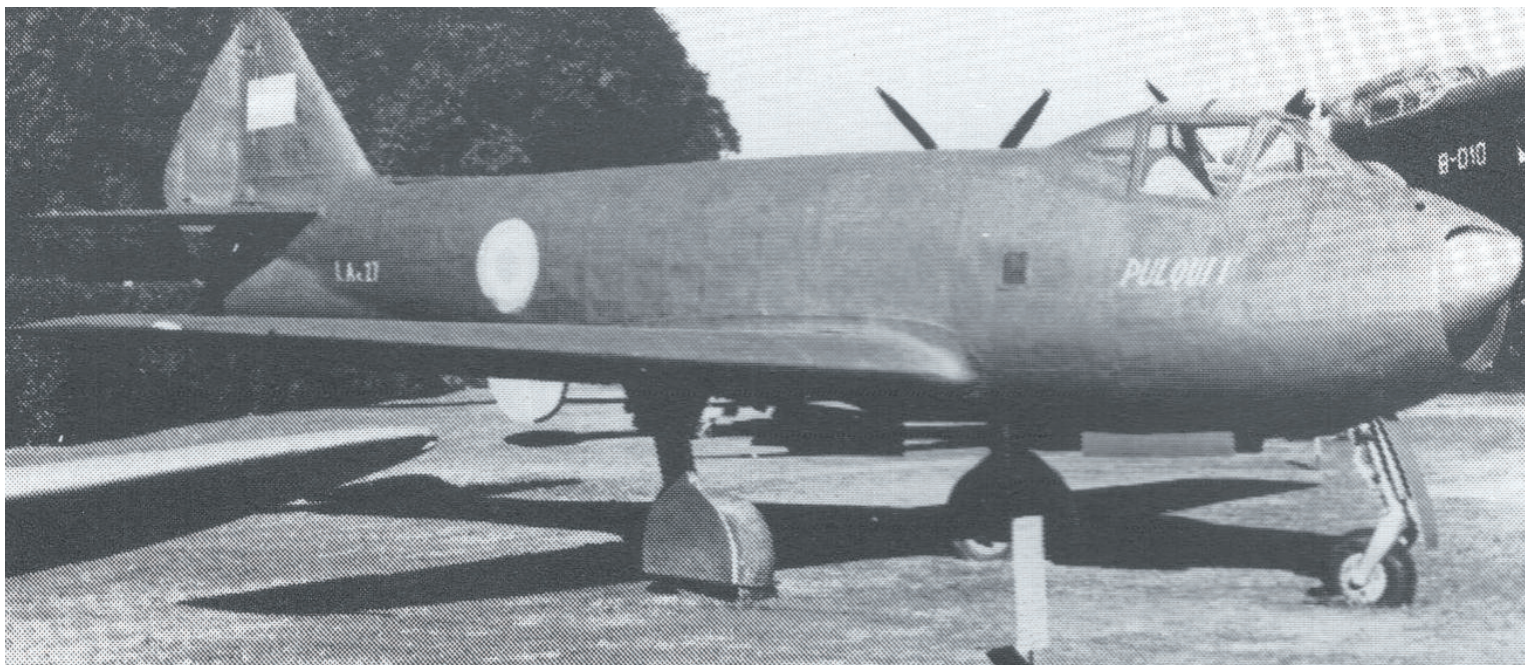
Dewoitine se esforzó en el difícil empeño de lograr un avión de gran finura aerodinámica y, por lo tanto, buenas cualidades de vuelo que, al mismo tiempo, fuese robusto, como correspondía a un avión de enseñanza, y que, además, pudiese ser construido con los escasos medios y materiales de los que se disponía en la España de aquella época. El diseño partía de un ala baja de planta trapezoidal y 12 metros de envergadura con 12 m² de superficie, lo cual implicaba un alargamiento de 12. El perfil seleccionado era de la serie NACA 23000 con un espesor relativo del 14'5 % en el encastre con el fuselaje que disminuía hasta el 9 % en los extremos. Se preveía su construcción como una estructura de madera con revestimiento de contrachapado y, en el estadio de anteproyecto, se tomaron en consideración dos soluciones diferentes para el diedro: o bien un diedro simple de 4° en el extrados, o, alternativamente, un diedro mixto tipo gaviota, co-

mo el utilizado en los proyectos de aviones de récord, compuesto de 9° en una parte central de 4 metros de envergadura y diedro nulo en las secciones externas del ala. Finalmente, Dewoitine adoptó la solución de diedro simple con un diedro menor, de solamente 1°. Toda la parte del borde de salida que no estaba ocupada por los alerones fue equipada con flaps. El fuselaje, de sección elíptica y de 7'01 m de longitud total tenía una estructura de tubos de acero soldados sobre la que se montaba una superestructura de madera y un revestimiento de tela. El habitáculo, en tandem, se cubría totalmente con una cubierta de plexiglas que podía ser largada en vuelo. El tren de aterrizaje, retráctil, era triciclo y presentaba una vía de 1'80 m. Sus patas disponían de amortiguadores oleoneumáticos. La incidencia del estabilizador era regulable en vuelo y el timón de dirección disponía de una aleta de compensación automática.

En marzo de 1946, el gobierno argentino respondió, por fin, a la oferta de Émile Dewoitine. No estaba interesado en el desarrollo del D.600 / I.Ae.50 ni de ningún otro avión de caza con motor alternativo, pero, sin embargo, deseaba elaborar, con su colaboración, el proyecto de un interceptor a reacción, invitándole, a tal objeto, a trasladarse a la República Argentina.

Mientras preparaba su viaje a Argentina y comenzaba trazar, en Madrid, las primeras líneas de lo que llegaría a ser su proyecto D.700 / I.Ae.27 más conocido como "Pulqui", Émile Dewoitine se preocupó de dar a su ayudante, Stanislas Makowiecki, las instrucciones precisas para la terminación del proyecto del planeador IP-2, que se había comprometido a finalizar. Ya en Argentina, el intercambio de correspondencia e informaciones entre Émile Dewoitine y el equipo de diseño que había dejado en Iberavia fue constante. Ello permitiría que, en el otoño de 1946, cuando ya Émile Dewoitine llevaba algunos meses en Argentina, Iberavia presentase al Ministerio del Aire español la memoria de presentación del anteproyecto. Se había calculado para el planeador un peso en vacío de 338 kilogramos y de 528 kg en orden de vuelo. Las prestaciones previstas eran las siguientes:

Velocidad normal de remolcado	154 km/h
Velocidad de planeo:.....	114 km/h
Velocidad de descenso en la trayectoria:	1'75 m/s
Velocidad mínima con flaps:.....	54 km/h
Velocidad de aterrizaje:	78 km/h (58 km/h con flaps)



El reactor D.700/I.Ae.27 "Pulqui" contruido en Argentina, cuyo proyecto comenzó a diseñar Émile Dewoitine en Madrid, durante su primera etapa española.

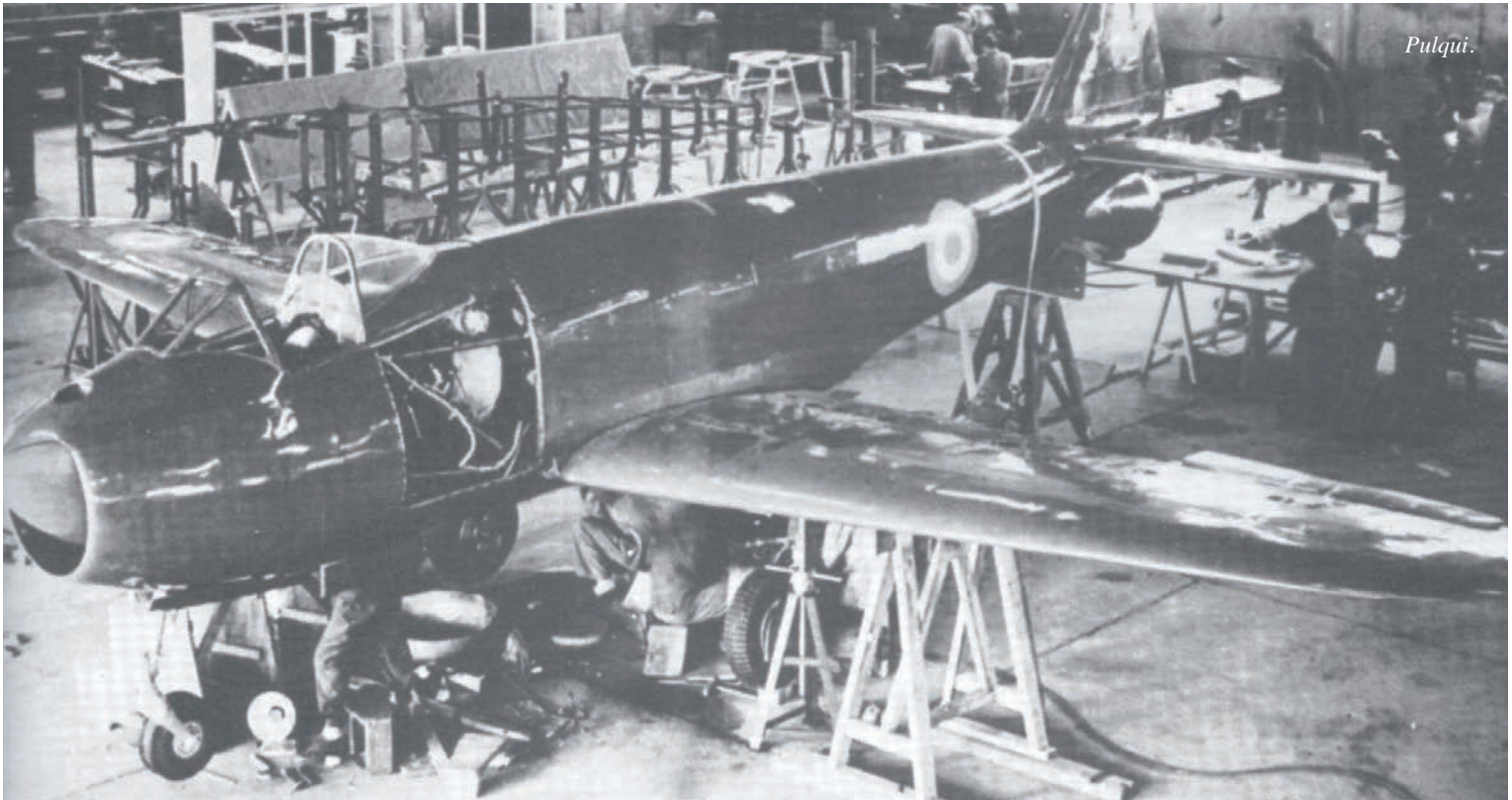
Después de que le hubiese sido presentado el anteproyecto, el Ministerio del Aire pareció olvidarse del tema, hasta el extremo de que, en 1947, Iberavia se arriesgó a iniciar, por cuenta propia, la construcción de un prototipo. Finalmente, a comienzos de 1949 y tras largas negociaciones, el Ministerio del Aire encargó dos prototipos del IP-2, que ahora recibiría la nueva denominación de IE-02, por un importe total de un millón y medio de pesetas. También se adquiriría, por 350.000 pesetas, la licencia para la fabricación de una serie de 20 de dichos planeadores.

La construcción de los prototipos fue encomendada a AISA (Aeronáutica Industrial S.A.), empresa madrileña especializada entonces en la construcción de aviones ligeros. El primero de ellos voló en 1948, fue adquirido por el Ministerio del Aire por 625.000 pesetas y sometido a un extenso e intenso programa de ensayos. El segundo prototipo, al parecer, no llegó a volar y sus elementos y componentes se utilizaron en una serie de ensayos estáticos que tuvieron lugar entre los meses de marzo y abril de 1950. Por supuesto, la prevista serie de 20 planeadores jamás se llegó a construir.

EL PERÍODO ARGENTINO (1946-1952)

En mayo de 1946, Émile Dewoitine se trasladó a la República Argentina, donde residiría durante los seis años siguientes si bien, desde allí, viajaría a España en varias ocasiones.

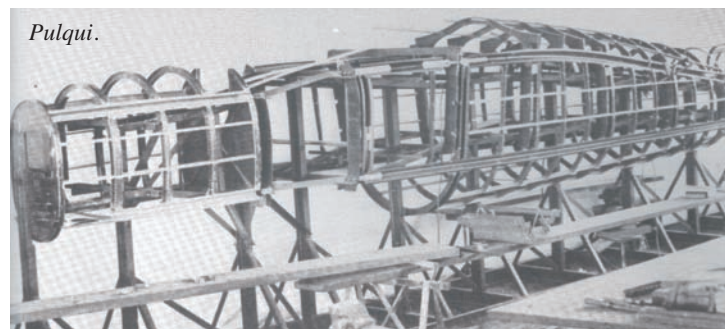
En Argentina, Émile Dewoitine suscribió un contrato con el Instituto Aerotécnico de Córdoba por un término de catorce meses, que después habría de prolongarse por dos meses más, para la elaboración del proyecto y la construcción del prototipo de un avión de caza a reacción propulsado por un turborreactor británico Rolls Royce Derwent. Este proyecto, que llevaría la designación de Dewoitine D.700 y la oficial I.Ae.27 "Pulqui" llegaría a ser el primer avión a reacción construido en un país de habla hispana, realizando su primer vuelo el 9 de agosto de 1947. Por cierto que, cuando la noticia llegó a España a través del Agregado Aéreo de la Embajada de España en Buenos Aires, y según se cuenta, el entonces Jefe del Estado, General Franco, tuvo una violenta entrevista con su Ministro del Aire, General Don Eduardo González Gallarza, a quien reprochó duramente haber re-



chazado la oferta de Dewoitine de trabajar para el gobierno español y haber desaprovechado la oportunidad de que aquel interceptor fuera español. Consiguientemente, y a través de Iberavia, firma con la que Dewoitine tenía suscrito un contrato de colaboración, Gallarza trató de conseguir el que una primera serie de cinco I.Ae.27 "Pulqui" volaran, ya a finales de 1948, en el seno del Ejército del Aire, bien mediante la adquisición de una licencia de construcción o bien comprando los aviones directamente al Instituto Aerotécnico de Córdoba. La falta de capacidad industrial argentina y las dificultades financieras españolas impidieron el que estos propósitos del Ejército del Aire fuesen más allá de una simple declaración de intenciones.

Aunque la principal dedicación de Dewoitine, mientras estuvo en vigencia su contrato con el Instituto Aerotécnico de Córdoba, fue la elaboración del proyecto del D.700 / I.Ae.27 "Pulqui", no fue ésta, sin embargo, su actividad exclusiva, puesto que, paralelamente, se le pidió la elaboración del pliego de condiciones técnicas para un concurso público destinado a diseñar y fabricar los prototipos de un avión de entrenamiento elemental para la aviación civil cuya construcción se adjudicaría a la industria privada bajo la supervisión del Instituto Aerotécnico de Córdoba y que daría lugar a la construcción de los prototipos I.Ae. 31 "Colibrí" e I.Ae.32 "Chingolo".

En marzo de 1947, cuando se había iniciado la construcción del prototipo del D.700/I.Ae.27 "Pulqui", el Secretariado de Aeronáutica argentino pidió a Dewoitine que estudiase un bimotor ligero de transporte cuyo anteproyecto debería estar listo antes de finalizar el año. Dewoitine acometió dicho estudio, que recibiría la denominación D.710 y que no sería entregado a la Secretaría de Aeronáutica hasta septiembre de 1948, casi un año después de que hubiese finalizado el contrato que vinculaba al diseñador francés con el Instituto Aero-



técnico de Córdoba y cuando ya éste tenía su propia Oficina Técnica. Se trataba de un bimotor ligero de ala baja, con tren triciclo retráctil y que debería estar propulsado por motores Armstrong Siddeley Cheetah 25, de 385 caballos, aunque también se estudió la posibilidad de equiparlos con los motores Alvis Leonides LE 1M de 425 caballos o los motores argentinos I.Ae.16 "El Indio" de 440 caballos. El proyecto elaborado por Dewoitine presentaba bastantes analogías con el proyecto D.700-T2 previamente estudiado para el INTA español, aunque era de dimensiones algo menores y con capacidad para sólo 10 pasajeros. El gobierno argentino no tomó ninguna decisión con respecto a la construcción de un prototipo del D.710.

Cuando, en octubre de 1947, finalizó el contrato que mantenía a Émile Dewoitine vinculado al Instituto Aerotécnico de Córdoba, el diseñador francés montó en Buenos Aires una Oficina Técnica privada bajo el nombre de "Dewoitine Aviación S.A." en la que, en el verano austral 1947 /1948 desarrolló el anteproyecto del caza a reacción D.720, cuya configuración sería muy parecida a la del Lockheed P-80 norteamericano. Para ello creó un equipo de trabajo de quince personas que, en un tiempo record, elaboró un anteproyecto que fue sometido al gobierno argentino, con el que se habían iniciado negociaciones, en la primavera de 1948, tendentes a la creación de una nueva fábrica de aviones en Bahía Blanca y para lo cual se habían ya previsto las necesarias disponibilidades presupuestarias. Se había reservado, incluso, al proyecto, la designación oficial argentina de I.Ae.29, pero, a finales de octubre de 1948, el gobierno argentino tomó la decisión de dar por terminada su relación de colaboración con Émile Dewoitine y otorgar su confianza al grupo de diseñadores alemanes que, de la mano de Kurt Tank, acababa de instalarse en Argentina. Ello motivaría la disolución de "Dewoitine Aviación" y el que de nuevo Émile Dewoitine se convirtie-



se en único miembro de su Oficina Técnica.

Llegaría entonces en su ayuda su viejo amigo Lázaro Ros, Presidente de Iberavia, con quien, el 16 de agosto de 1946, había suscrito un convenio de colaboración. Según este convenio, Iberavia adquiriría, durante un período de tres años, el derecho a utilizar los procedimientos industriales patentados por Dewoitine así como a explotar en España sus prototipos. El planeador IP-2 había sido el primer resultado práctico de este acuerdo. Ahora, en 1949, Iberavia quería elaborar el anteproyecto de un bimotor ligero de enlace y turismo, bajo la designación IET-24, y quería que Dewoitine supervisase, mediante periódicas visitas a España, el trabajo de diseño que su antiguo ayudante, Makowiecki, estaba llevando a cabo en Madrid,

En junio de 1949, Iberavia presentó al Ministerio del Aire el dossier técnico correspondiente al IET-24. Se trataba de un avión de tres a cuatro plazas multiuso (enlace, entrenamiento, reconocimiento, gran turismo, taxi aéreo, ambulancia) que se presentaba a sí mismo como un derivado del planeador IP-2. Era un bimotor monoplano de ala baja, propulsado por dos Elizalde Tigre IVB de 150 caballos de potencia, cada uno de los cuales iba equipado con una hélice de paso variable, de 2 metros de diámetro construida por la ENHASA (Empresa Nacional de Hélices para Aeronaves S.A.). El fuselaje estaba concebido como un monocasco de aleación ligera. El tren triciclo, retráctil, disponía de unos amortiguadores especiales que habían sido patentados por Iberavia. La cabina tenía dos filas de dos butacas cada una y podía ser equipada con doble mando. El ala, cantilever y de planta trapezoidal, tenía una envergadura de 14 metros y una superficie de 20 m² y presentaba un diedro en el extrados de 4°. Los cálculos hacían prever un peso en vacío de 1.150 kilogramos y de 1.800 kg en orden de vuelo con cuatro ocupantes y 290 kilogramos de combustible. Las prestaciones debían permitir una velocidad máxima de 275 km/h, una velocidad de aterrizaje, sin utilizar los flaps, de 115 km/h, un techo de 6.500 metros con los dos motores y de 3.000 metros con un motor parado y un alcance, con viento nulo y al 65 % de la potencia, de 1.000 kilómetros. Por desgracia, este hermoso avión no fue más allá del estadio de anteproyecto.

En 1951, el Ministerio del Aire español convocó un concurso para el diseño y construcción de un avión de enlace y usos múltiples con las siguientes especificaciones:

—Avión de dos-tres plazas equipado con un motor Elizalde "Tigre" G-IVB de 150 caballos producido por ENMASA (Empresa Nacional de Motores de Aviación S.A.).

- Velocidad máxima no inferior a 175 km/h
- Velocidad mínima no superior a 60 km/h
- Velocidad ascensional inicial no inferior a 200 m/min.
- Techo práctico no inferior a 4.500 m.
- Carrera de despegue con franqueo de obstáculo de 15 m. no superior a 150 m.
- Carrera de aterrizaje tras franqueo de obstáculo de 15 m. no superior a 160 m.
- Autonomía a velocidad de crucero no inferior a 2 horas y media de vuelo.

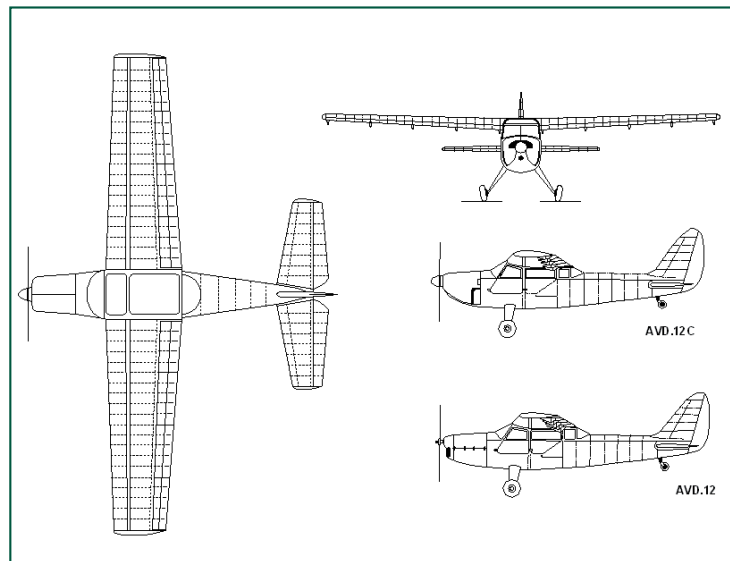
Iberavia entró en contacto con Dewoitine, todavía en Buenos Aires, y le pidió el estudio de un proyecto de avión que cumpliera los requerimientos del concurso. Émile Dewoitine estudió el anteproyecto en Buenos Aires y lo llevó consigo a España, donde se estableció, en Madrid, a comienzos de 1952.

SEGUNDA ETAPA ESPAÑOLA (1952-1955)

El anteproyecto fue presentado al Ministerio del Aire por Iberavia bajo la denominación I-18; pero, al mismo tiempo, se estaban produciendo negociaciones tendentes a la absorción de Iberavia por parte de AISA, hecho que se produjo en la primavera de 1952, pasando la Oficina de Proyectos de Iberavia a ser la Oficina de Proyectos de AISA y ejerciendo en ella Émile Dewoitine una función directiva. En Junio de 1952, el anteproyecto I-18 sería rebautizado por AISA como AVD-12.

Dewoitine propuso un monoplano de ala alta cantilever, de construcción completamente metálica y tren de aterrizaje fijo de configuración clásica. Las características y prestaciones contempladas en el anteproyecto eran:

- Envergadura:11'25 m
- Superficie:18 m²
- Peso en vacío:550 kg
- Carga útil normal:300 kg :
 - 170 kg de tripulación (2 tripulantes)
 - 75 kg de combustible (para 3 horas de vuelo)
 - 55 kg de equipos (radio, fotografía, etc...)
- Velocidad máxima:185 km/h
- Velocidad de crucero:155 km/h al 60 % de la potencia del motor.
- Velocidades mínimas:80 km/h sin flaps y 64 km/h con flaps
- Autonomía máxima :Superior a 4 horas de vuelo, con viento nulo y 170 litros de combustible.



Plano tres vistas del AISA AVD-12.



Prototipo del AVD-12 construido por AISA.

Para hacer más sencilla la construcción, Dewoitine no había considerado el empleo de ranuras de borde de ataque para aumentar la hipersustentación a bajas velocidades. Se había limitado a contemplar la utilización de flaps de doble ranura a lo largo de todo el borde de salida de las alas. Con una superficie total de 4'53 m², estos flaps, fraccionados en 8 elementos, podían bajarse hasta 40°. Los situados en el extremo, con una superficie de 2'13 m², actuaban también como alerones. La incidencia del plano fijo de cola, variable en vuelo, estaba conjugada hidráulicamente con los flaps.

Al concurso había sido presentado también otro proyecto. Se trataba del que, bajo la designación Do-25, presentaba la Oficina Técnica que el Profesor Claudius Dornier tenía también establecida, entonces, en Madrid. Los Servicios Técnicos del Ministerio del Aire aceptaron los dos anteproyectos y encargaron la construcción de un prototipo y una célula para ensayos estáticos de cada uno de ellos. Al prototipo del Dornier Do-25, cuya construcción fue encargada a CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.) se le atribuyó la denominación oficial de XL.9, mientras que el AVD-12 de AISA pasaría a ser el XL.10.

El proyecto que, a partir de ahí, elaboró Émile Dewoitine contemplaba un ala alta metálica, cantilever, con planta de forma trapezoidal, con un espesor relativo que evolucionaba desde el 18 al 9 % y un alargamiento de 7. Estaba constituida por dos semialas, en torno a un único larguero de sección I, con dos suelas formadas por perfiles unidos por un alma en plancha reforzada. Unidos a este larguero, cada semiala llevaba dos cajones, anterior y posterior, formados por costillas estampadas y un revestimiento de plancha lisa y cerrados por un borde de ataque reforzado el anterior y por un falso larguero el posterior sobre el que se articulaban los cuatro flaps de cada semiala. Estos flaps, entelados, ocupaban todo el borde de salida y se dividían en dos partes: flaps ranurados delante, para la hipersustentación, y, en la parte posterior otros, articulados sobre los anteriores, que cumplían el doble papel de flaps de hipersustentación y de alerones. En estas condiciones los flaps podían bajarse 40° + 25°. Cada una de las semialas se fijaba al fuselaje por tres puntos de anclaje (dos en el larguero y uno en el borde de ataque).

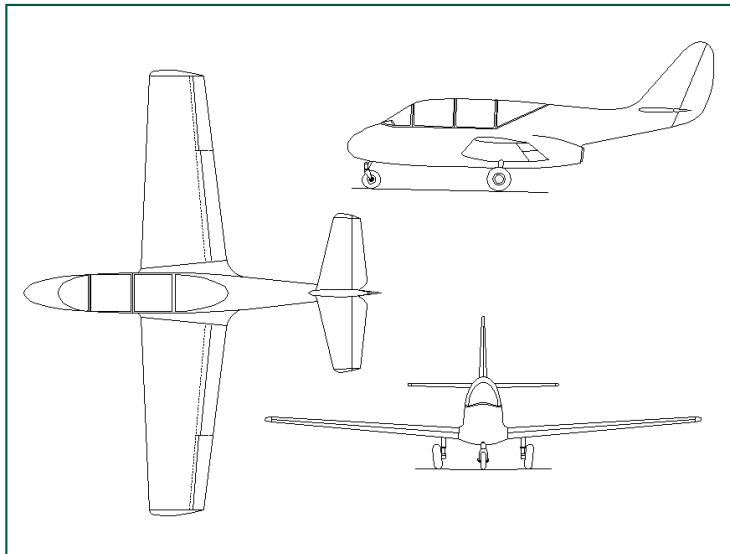
El fuselaje era completamente metálico, monocasco, de sección elíptica, con cuatro largueros en V, cuadernas estampadas, larguerillos y revestimiento de dural. La parte central estaba reforzada para absorber los esfuerzos transmiti-



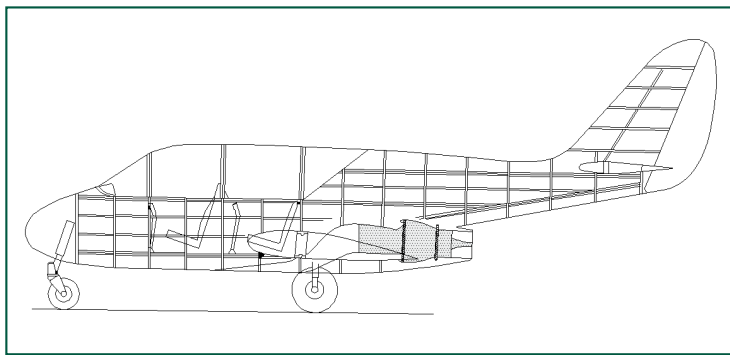
Fotografía del prototipo del AVD-12 en la que puede apreciarse la gran accesibilidad de la cabina y el elevado nivel de visibilidad.

dos por el tren de aterrizaje. La cabina de unión del ala al fuselaje y la bancada del motor estaban formadas por una estructura de tubos de acero al cromo-molibdeno soldados. La cabina podía acomodar cuatro butacas, con acceso lateral a través de cuatro puertas. La puerta trasera del lado derecho podía levantarse con su marco para permitir la carga y descarga de una camilla. El mando de las superficies de control se efectuaba mediante bielas rígidas, no empleándose cables. El estabilizador era monolarguero y con revestimiento metálico. Los timones de profundidad, de estructura monolarguera, llevaban revestimiento de tela. La deriva, que presentaba una fuerte flecha, estaba construida como un cajón cerrado en la parte posterior por un falso larguero sobre el que se articulaba el timón de dirección y revestida con plancha de dural. El timón de dirección, construido como las demás superficies de control en torno a un larguero, con un borde de ataque de plancha curvada, costillas estampadas y un borde de salida de tubo aplastado, iba revestido de tela y ocupaba la totalidad del borde de salida de la deriva.

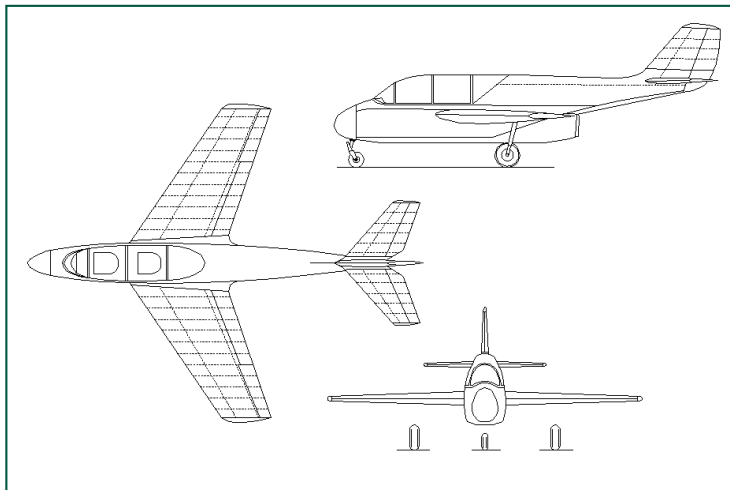
Cada una de las dos ruedas del tren de aterrizaje principal, de 465 x 165, iba montada en voladizo en el extremo de una pata rígida, articulada y perfilada y amortiguadores oleoneumáticos en el interior del fuselaje. Las ruedas iban equipadas con frenos hidráulicos diferenciales mandados desde los pedales. La rueda de cola, provista igualmente de un amortiguador, era orientable facilitando la maniobra del avión en



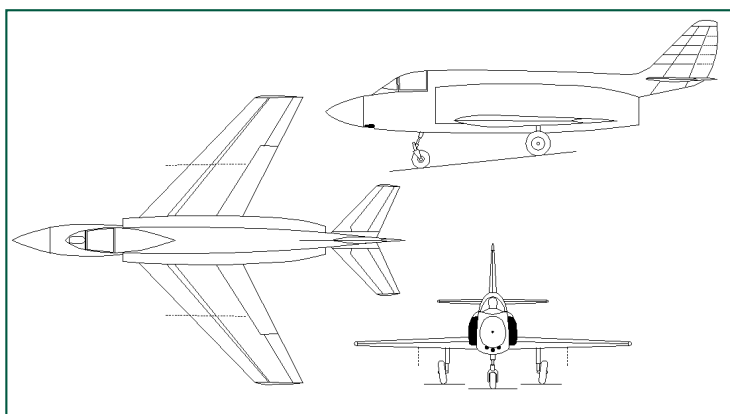
El proyecto de reactor ligero de entrenamiento que Dewoitine bautizó, en 1952, como "Proyecto Palas".



Biplaza de entrenamiento elemental D.760. Obérvase la posición ventral de la entrada de aire del reactor Turbomeca Marboré II.



Avión de entrenamiento avanzado D.770.



Plano tres vistas del interceptor propulsado por motor Orpheus cuyo anteproyecto elaboró Émile Dewoitine en 1955 por encargo del Ministerio del Aire español.

tierra. El grupo motopropulsor estaba constituido por un motor Elizalde Tigre G-IVB, fabricado por ENMASA, que proporcionaba una potencia de 150 caballos a una hélice bipala metálicas de paso fijo P8 de la ENHASA (Empresa Nacional de Hélices para Aeronaves S.A.).

Los planos para la construcción del prototipo establecían una envergadura de 11'085 m, una superficie de 18'18 m² y una longitud total para el fuselaje de 7'75 m. Los primeros cálculos señalaban un peso en vacío de 635 kg y un peso total de 935 kilogramos. Se construyó una maqueta que fue sometida a ensayos en el tunel aerodinámico del INTA, en Torrejón de Ardoz. Estos ensayos determinaron para el avión un grado de finura aerodinámica de 13'15. La polar que se obtuvo en los ensayos permitía esperar una velocidad máxima de 215 km/h, 30 Km/h superior a la que se había estimado inicialmente en el anteproyecto. En los mismos ensayos se determinó que la velocidad ascensional sería del orden de los 240 m/min a nivel del suelo y que el techo práctico sería de unos 4.800 metros.

En el proyecto se preveían cuatro diferentes versiones para el AVD-12 :

—Versión A-1: (enlace militar en el frente), con dos tripulantes, 62 kilogramos de combustible, 26 kilogramos de equipos y un peso total en orden de vuelo de 908 kilogramos.

—Versión A-2: (enlace entre aeródromos), con 3 tripulantes, 100 kilogramos de combustible, 45 kilogramos de equipos y un peso total en orden de vuelo de 1.050 kilogramos.

—Versión B: (sanitaria, trasladando a un herido en camilla), con 2 tripulantes, 62 kilogramos de combustible, 18 kilogramos de equipos y 900 kilogramos de peso total en orden de vuelo.

—Versión D: (observación y fotografía), con 2 tripulantes, 100 kilogramos de combustible, 46'5 kilogramos de equipos y 966'5 kilogramos de peso total en orden de vuelo.

El 18 de agosto de 1954, el prototipo del AVD-12 realizó su primer vuelo, en el aeródromo de Carabanchel Alto, integrado en Cuatro Vientos, en manos del piloto Javier Guibert. Durante el programa de ensayos, se obtuvieron prestaciones todavía ligeramente superiores a las previstas tras los ensayos aerodinámicos.

—Velocidad máxima: 225 km/h a nivel del suelo; 218 km/h a 2.000 m; 212.5 km/h a 3.000 m y 202 km/h a 4.000 m.

—Velocidad mínima de sustentación: 80 km/h sin flaps; 64 km/h con flaps.

—Autonomía de vuelo: 4 horas 30 minutos con viento nulo, permitiendo recorrer una distancia de 950 kms.

—Techo práctico: 5. 400 m.

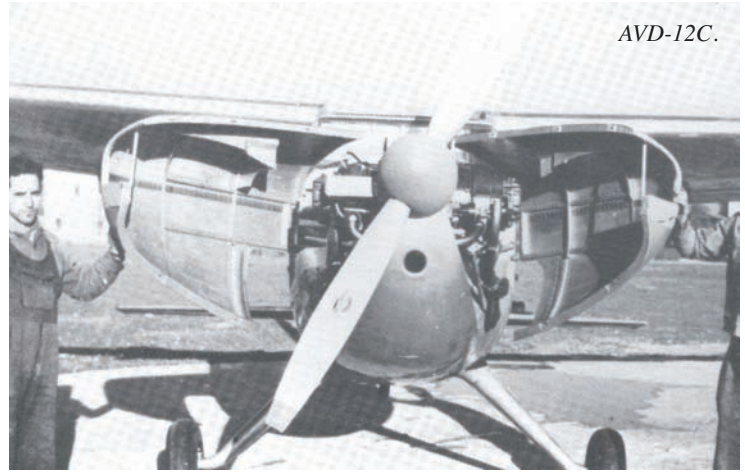
—Tiempos de subida para un peso de 1.050 kg: a 1.000 m en 4 min 18 seg; a 2.000 m en 9 min 46 seg; a 3.000 m en 17 min 19 seg y a 4.000 m en 29 min 33 seg.

En casi todos estos aspectos superaba claramente a su rival, el Dornier Do-25, que había volado unas semanas antes y que, con un peso de 1.100 kg solamente alcanzaba una velocidad de 204 km/h. El prototipo diseñado por Dornier y construido por CASA solamente superaba al de Émile Dewoitine en el apartado de velocidad mínima. Equipado con ranuras de borde de ataque, el Dornier Do-25 podía mantenerse en el aire a 51 km/h, 5 km/h menos que el AVD-12. Por otra parte, los ensayos estáticos de ruptura que se llevaron a cabo demostraron que la célula, con un factor de ruptura de 8'8, podía experimentar desarrollos aumentando la potencia del motor y la carga útil sin necesidad de modificaciones para reforzarla.

Tras los primeros ensayos del prototipo, el Ministerio del Aire pidió a Dewoitine que se modificase el diseño a fin de convertirlo de triplaza en cuatriplaza y, además,



AVD-12C.



sustituir el motor ENMASA-Elizalde Tigre IVB original, de 150 cv, por un motor norteamericano Continental O-470 A de seis cilindros horizontales opuestos que proporcionaba una potencia de 225 caballos. Ello suponía un aumento de unos 200 kilogramos en el peso total, pero, en tales condiciones, el avión pasaba a ser mucho más versátil, contemplándose para el mismo hasta 13 diferentes posibilidades de utilización:

- 1) Enlace militar en el frente.
 - 2) Transporte de oficiales del Estado Mayor (cuatriplaza).
 - 3) Observación y corrección de tiro artillero (biplaza equipado con radio).
 - 4) Evacuación sanitaria (un enfermero y un herido o enfermo en camilla).
 - 5) Reconocimiento fotográfico para levantamientos catastrales.
 - 6) Enlace entre aeródromos civiles o militares
 - 7) Pulverización de líquidos insecticidas (biplaza)
 - 8) Aerotaxi para compañías aéreas de tercer nivel.
 - 9) Turismo. Transporte de hombres de negocios. Viajes familiares.
 - 10) Enlace postal recogiendo en vuelo las sacas de correo.
 - 11) Tendido, en vuelo rasante, de líneas telefónicas.
 - 12) Remolque de planeadores en los centros de Vuelo sin Motor.
 - 13) Remolque de pancartas publicitarias o de blancos de tiro.
- Émile Dewoitine, teniendo en cuenta los nuevos requerimientos del Ministerio del Aire, diseñó, como un derivado del



Primer vuelo del AVD-12C, en Cuatro Vientos, el 27 de junio de 1955.



Fotografías del prototipo del AVD-12 en las que destaca la gran limpieza aerodinámica del diseño.

D.750 / AVD-12 el D.750-2, que en AISA recibiría la denominación de AVD-12C de la que estimaba tendría los siguientes pesos:

—Célula	525 kg
—Grupo motopropulsor	200 kg
—Combustible	155 kg
—4 Tripulantes	320 kg
—Peso total	1.200 kg

Para optimizar los resultados proporcionados por el motor Continental, Dewoitine propuso reemplazar la hélice ENHSA original por una Mac Cauley Met-L-Matic de paso variable en vuelo equipada, además, de un carenado ojival que cubría el eje.

Por su parte, la Oficina Técnica Dornier respondió a las nuevas exigencias del Ministerio del Aire con una modificación en el diseño del Dornier Do-25 que se convertiría en el Dornier Do-27.

A finales de 1954, el Ministerio del Aire encargó a los dos competidores: AISA y CASA, la construcción de nuevos prototipos de sus nuevas versiones a fin de someterlos a ensayos comparativos en el INTA.

El prototipo de Dornier, construido por CASA, voló por primera vez el 27 de junio de 1955, mientras que el AVD-12C lo hizo en Abril de 1956 también en manos de Javier Guibert. El prototipo del AVD-12C, con los indicativos 94-11, fue presentado poco después al Ejército del Aire, volando como pasajero en uno de sus primeros vuelos el entonces Ministro del Aire, Teniente General D. Eduardo González Gallarza.

El cuadro de características y prestaciones que resultaría de los ensayos en vuelo del AVD-12C sería el siguiente:

—Dimensiones:	
• Envergadura:	11 m
• Longitud	7'75 m
• Altura	2'10 m
• Superficie sustentadora	18 m ²
• Superficie de los flaps	2'40 m ²
• Superficie de los alerones	2'3 m ²
—Planta motriz:	
• Tipo	Continental O-470 A
• Potencia	225 caballos a 2.600 rpm
—Peso.	
• En vacío, equipado	755 kg
• Carga útil	545 kg
• Peso máximo al despegue	1.300 kg
—Prestaciones:	
• Velocidad máxima	278 km/h
• Velocidad de crucero al 75% de la potencia	267 km/h
• Subida a 1.000 m	3 min
• Subida a 2.000 m	6 min 35 seg
• Subida a 3.000 m	11 min
• Subida a 4.000 m	16 min 25 seg
• Subida a 5.000 m	26 min 10 seg
• Techo práctico	6.400 m
• Autonomía máxima	4 horas 10 min (1.000 km)

Como previsión para una posible construcción en serie, tanto del AVD-12 como del AVD-12C, Émile Dewoitine había calculado los costos de producción de la célula. Se había calculado que su construcción requeriría 11.522 horas/hombre para una primera serie de 100 aviones y 7.000 horas/hombre para una segunda serie de otros cien. Teniendo en cuenta el coste medio horario de aquella época, de 31'11 pesetas, el precio de coste de las células (al que habría que añadir mo-

tor, hélice e instrumentación) sería el siguiente:

—precio medio unitario de los primeros 100 aviones	428.111 pts.
—precio del avión número 100	314.603 pts.
—precio medio unitario de los aviones 101 al 200	287.382 pts.

En este precio se hallaba incluido, con un valor constante de 69.612 pts, el costo de las materias primas y de los accesorios importados.

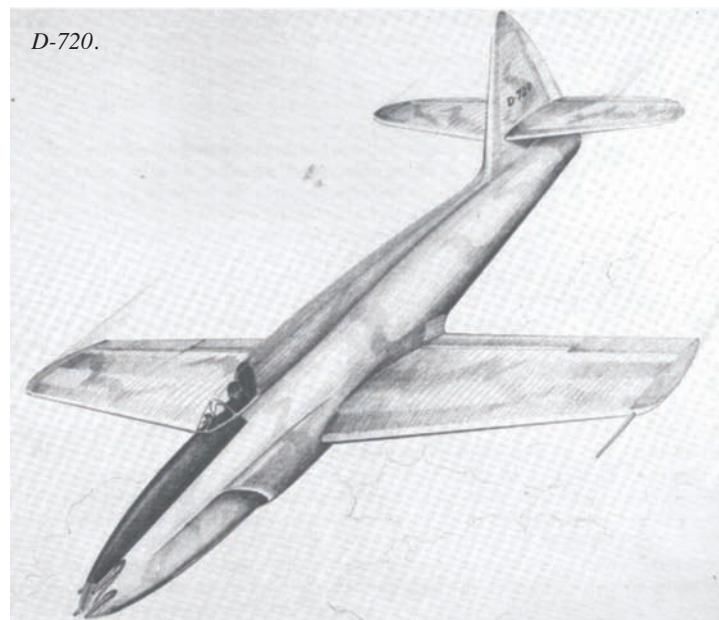
A finales de diciembre de 1956 y durante un vuelo de pruebas realizado para el INTA en Torrejón de Ardoz, el prototipo del AVD-12C se estrelló, pereciendo el piloto, Comandante Demetrio Zorita en quien concurría la circunstancia de haber sido el primer piloto español que había realizado un vuelo transónico.

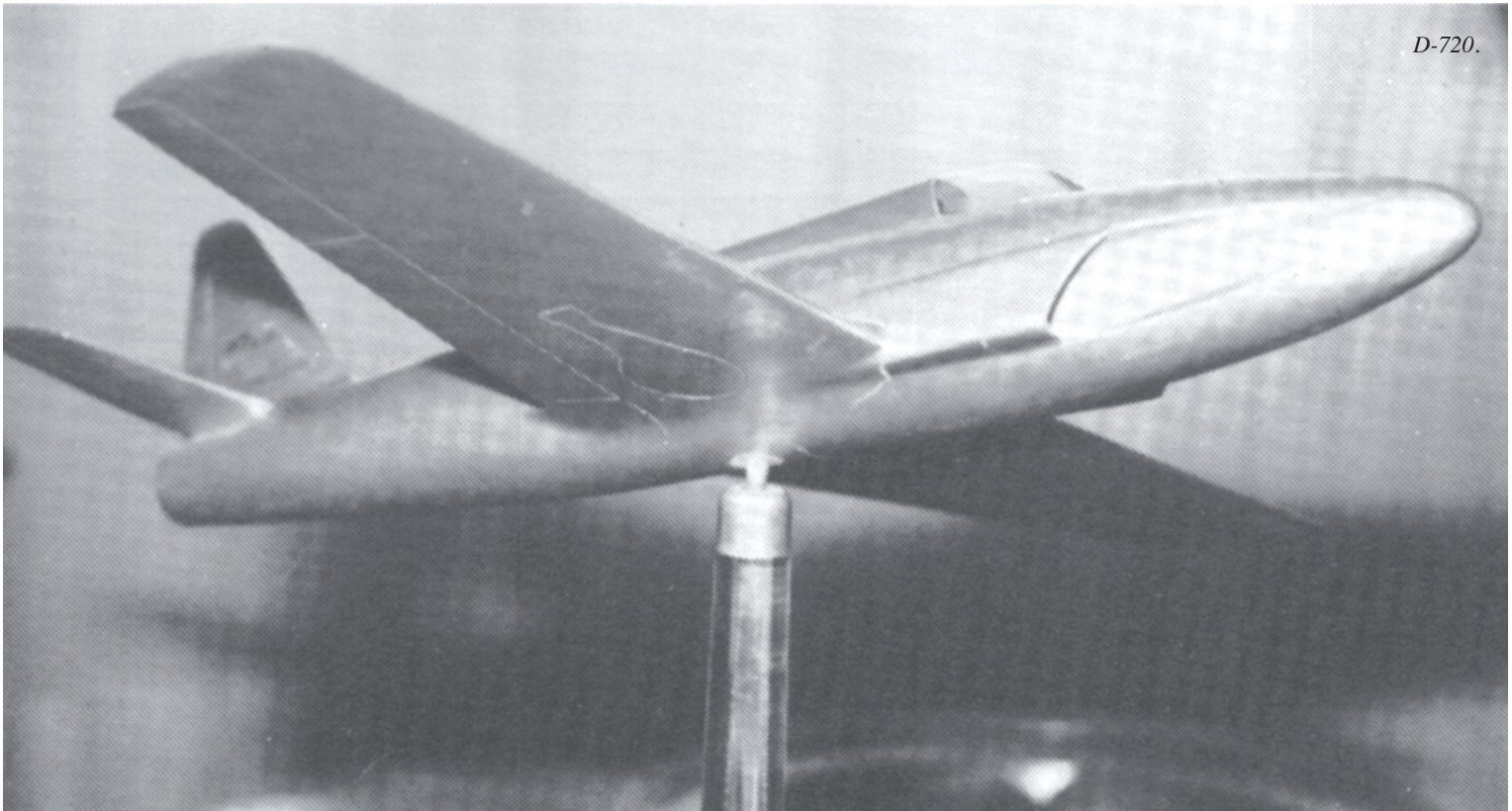
Mientras se llevaba a cabo la construcción del prototipo y el programa de ensayos del AVD-12 y del AVD-12C, Émile Dewoitine había proseguido, incansable, su trabajo como diseñador. Cuando, en 1952, llegó a España procedente a Argentina traía consigo, además de los estudios previos del D.750 / AVD-12, una serie de ideas, más o menos avanzadas al estadio de anteproyectos. Se trataba de los interceptores D.730 y D.740.

Ambos diseños se basaban en el empleo de una versión aligerada del reactor Rolls Royce "Nene" que era construido bajo licencia por la Hispano-Suiza francesa además de por la firma británica original. Este reactor ligero habría proporcionado un empuje de 2.270 kilogramos o poco más para un peso del orden de los 630 a 650 kilogramos.

Tanto para el D.730, de ala recta, como para el D.740 de ala en flecha, Dewoitine había previsto un único fuselaje con una longitud total de 9'60 metros. Este fuselaje presentaba unas líneas muy puras. En realidad no era otra cosa que un sólido de revolución con un diámetro máximo, en su cuaderna maestra, de 1'20 metros, que encerraba el reactor. Este estaba alimentado por una entrada de aire semicircular y tangente a las paredes laterales y ventral del fuselaje, sobre el que se ubicaba un conjunto formado por un carenado que prolongaba la cúpula de la carlinga del piloto hasta un poste-codaste posterior, por encima del cono de eyección de la tobera del reactor, que soportaba los empenajes horizontal y vertical. La deriva, común a los dos diseños, presentaba una acusada flecha de 40° en su borde de ataque.

Las alas eran diferentes. Las del D.730, recta, de planta trapezoidal y un alargamiento de 6.25, tenían una envergadura de 10 metros y una superficie de 16 m². La del D.740 tenía la misma superficie, pero su envergadura era solamente de 9'25





metros y presentaba una fuerte flecha de $36^{\circ}30'$ en el borde de ataque. En ambos casos se situaba en una posición media respecto del eje de simetría del fuselaje. El empenaje horizontal era de planta trapezoidal en el D.730, mientras que en el D.740 presentaba la misma flecha que el ala. El tren de aterrizaje, triciclo, era muy bajo, por lo que la altura total del avión era solamente de 3 metros. La estructura de la célula había sido calculada para un factor de carga de 14.

Los cálculos de pesos y prestaciones que Émile Dewoitine había realizado para el D.730 (no conocemos los correspondientes al D.740) eran los siguientes:

Peso en vacío	1.970 kg.
Carga útil	2.054 kg.
Peso total en orden de vuelo estimado en	4.024 kg.
Velocidad máxima prevista:	
al nivel del suelo	910 km/h.
a 4.500 m	900 km/h.
a 9.000 m	860 km/h.
Tiempos de subida:	
a 4.500 m	3 min 8 seg.
a 9.000 m	8 min.
Techo práctico	14.000 m.
Distancias franqueables:	
a 4.500 m	800 km.
a 9.000 m	1.058 km.
Distancia franqueable con depósitos auxiliares lanzables	
a 4.500 m	1.550 km.
a 9.000 m	2.100 km.

El Ministerio de Aire español, al que se le presentaron ambas posibilidades en 1953, no los tomó en consideración.

A continuación, Dewoitine se interesó, ya en 1954, en la fórmula de los reactores elementales biplazas de escuela de muy poca potencia. En la línea iniciada por Robert Castello en 1952 con el Fouga "Sylphe" III, la SIPA francesa había hecho volar, en enero de 1954, el SIPA 200 "Minijet" y la italiana "Aero Caproni Trento", en mayo del mismo año, lo había conseguido con su Caproni F-5. Estos dos últimos prototipos es-

taban propulsados por un pequeño reactor Turbomeca "Palas" de 150 kilogramos de empuje y esta misma planta propulsora fue la elegida por Dewoitine para su proyecto.

Dewoitine se inspiró en su anterior diseño D.730, de 1952, para un pequeño biplaza en tandem al que bautizó simplemente como "Avion Palas". Partía de un ala baja de planta trapezoidal con una envergadura de 7'80 metros y una superficie total de 10 m^2 (de ellos $8'6 \text{ m}^2$ en voladizo) con un espesor relativo del 12% y un diedro en el extradado de 3° . El fuselaje, de sección oval, tenía una longitud total de 6'60 m y una cuaderna maestra con una superficie de $0'72 \text{ m}^2$. El fuselaje se levantaba en su parte posterior para apartar los empenajes del cono de eyección de gases del reactor. Para la entrada de aire a éste, Émile Dewoitine utilizó una solución original, situándola en la panza del fuselaje, por detrás de la cuaderna maestra. El tren de aterrizaje, triciclo, muy corto y con una vía de 1'62 m. podía ser, alternativamente, fijo o retráctil. La deriva presentaba una fuerte flecha que recordaba a la de los anteriores D.730 y D.740.

En 1951, el Ministerio del Aire español publicó una especificación para el diseño de un avión de entrenamiento propulsado por un reactor Turbomeca Marboré II de 400 kilogramos de empuje del que la ENMASA (Empresa Nacional de Motores de Aviación S.A.) tenía la licencia de fabricación. La Hispano Aviación fue la única empresa que presentó propuestas, las del HA-200R diseñado por el equipo de Willy Messerschmitt que, más adelante, recibiría el nombre de "Saeta" y cuyo primer vuelo tendría lugar en Agosto de 1955. Sin embargo, unos meses antes, durante el invierno de 1954 / 1955, Émile Dewoitine desarrollaría un estudio para remotorizar la célula del "Avion Palas" con un Turbomeca Marboré. Ello daría lugar a dos diferentes proyectos: un biplaza en tandem de entrenamiento elemental y ala recta, al que Dewoitine designaría provisionalmente como "Proyecto A" y un entrenador avanzado mono-biplaza avanzado con ala en flecha que sería designado como "Proyecto B". En ambos proyectos sería necesario elevar la ubicación del ala a fin de hacer posible el que la entrada de aire para el reactor que, como en el "Avion Palas", ocupaba una posición ventral pu-

diese aumentar su sección con arreglo a las exigencias del reactor "Marboré" que necesitaba un flujo de aire mucho mayor que el del "Palas".

Los cálculos de Dewoitine estimaban para el "Proyecto A" un peso total de 1.150 kilogramos, de los que 328 correspondían a la célula, 157 al reactor, 430 kg al combustible y los depósitos que lo contenían, 60 kilogramos a los equipamientos (radio, etc...) y 175 kilogramos a los dos tripulantes y su equipo personal. Se preveía que el avión podría alcanzar una velocidad de 600 km/h.

El proyecto B era un mono-biplaza con el mismo fuselaje que el anterior y un ala media con una flecha de 35° en el borde de ataque. La superficie alar se reducía a 6'2 m² de los que 5 m² eran en voladizo, frente a los 10 m² de superficie que presentaba el "Proyecto A" y el peso total se estimaba sería del orden de los 900 kilogramos, lo que permitiría al avión alcanzar una velocidad de 720 km/h similar a la prevista para el "Saeta", con la diferencia de que el avión de Messerschmitt estaba equipado con dos reactores Marboré mientras que el de Dewoitine solo requería uno de dichos motores. No obstante, Dewoitine consideró que la carga alar era excesiva y rediseñó el ala del "Proyecto B" incrementando su envergadura a 5'65 m y su superficie a 7'5 m².

Como el Hispano-Aviación HA-200 "Saeta" todavía no había llevado a cabo su primer vuelo, AISA se interesó por ambos proyectos, creyendo que el Ministerio del Aire podría tomarlos en consideración como alternativa al avión de Messerschmitt. Los aviones serían redesignados como D.760 el "Proyecto A" y como D.770 el "Proyecto B". En la propuesta que se elevó al Ministerio del Aire, se preveían para ellos las siguientes características y prestaciones:

	D.760	D.770
Superficie total del ala	10 m ²	7'5 m ²
Envergadura	7'75 m	5'65 m
Longitud	6'70 m	6'70 m
Altura	2'50 m	2'50 m
Peso en vacío	510 kg	500 kg
Carga útil normal	640 kg	630 kg
Peso total normal	1.150 kg	1.130 kg
Peso total máximo	1.250 kg	1.200 kg
Velocidad máxima	595 km/h	700 km/h
Velocidad de crucero	500 km/h	550 km/h
Velocidad de aterrizaje	104 km/h	140 km/h
Techo práctico	13.000 m	11.000 m
Autonomía de vuelo	1 h 35 min	1 h 30 min

Al final de la primavera de 1955, el Ministerio del Aire recibió la propuesta de los D.760 y D.770 juntamente con la del "Avion Palas", pero no tomó en consideración ninguna de las tres porque, en esas fechas, el Hispano HA-200R "Saeta" estaba ya punto de llevar a cabo su primer vuelo.

En 1954, la OTAN había remitido a una serie de constructores de los países miembros de la Alianza unas especificaciones para el diseño de un caza ligero previsto para ser propulsado por el motor Bristol Orpheus. Fruto de dicho llamamiento fueron aviones tan interesantes como el Folland "Gnat" y, sobre todo, el Fiat G.91. El Ministerio del Aire español, tratando de ponerse al nivel de sus vecinos europeos, pidió a AISA y a la Hispano Aviación que le presentasen nuevos proyectos propulsados por el Bristol "Orpheus" pero, no pudiendo disponer de la versión más avanzada de éste, el B.Or.3, que, con un empuje de 2.200 kilogramos, era la que la OTAN había adoptado como grupo propulsor standard, tuvo que señalar como motorización de dichos proyectos la B.Or.1, de solamente 2.130 kg de empuje.

En el otoño de 1955 Émile Dewoitine comenzó a diseñar para AISA el que sería denominado "Proyecto Orpheus". Se trataba de un interceptor derivado del D.770 con ala y empenaje horizontal, presentando una flecha de 45° en el borde de ataque, una envergadura de 6'02 m y una superficie de 10'38 m² (8'10 m² en voladizo). El fuselaje tenía una longitud total de 8'35 m. El habitáculo del piloto estaba situado por delante de las entradas de aire del reactor, situadas a ambos costados del fuselaje. De la misma manera que el los D.730 y D.740, el empenaje vertical, que presentaba una fuerte flecha, estaba sobreelevado con respecto a la tobera de gases del reactor Orpheus. El ala monolarguera, con un espesor relativo del 11'5 % en la unión con el fuselaje que disminuía hasta un 10 % en los extremos, estaba implantada en el fuselaje en posición semibaja. El armamento previsto consistía en tres cañones de 20 mm.

Sin los depósitos suplementarios, que podían almacenar 500 kilogramos de keroseno, Dewoitine había estimado para este avión un peso total de 3.085 kilogramos, distribuido del siguiente modo:

Célula	
Ala.....	240 kg.
Fuselaje.....	120 kg.
Empenajes.....	70 kg.
Tren de aterrizaje	200 kg.
Varios.....	35 kg.
Total	665 kg.
Planta motriz.....	420 kg.
Combustible	1.400 kg.
Carga militar.....	500 kg.
Piloto y equipo	100 kg.

Las prestaciones previstas se resumían así:

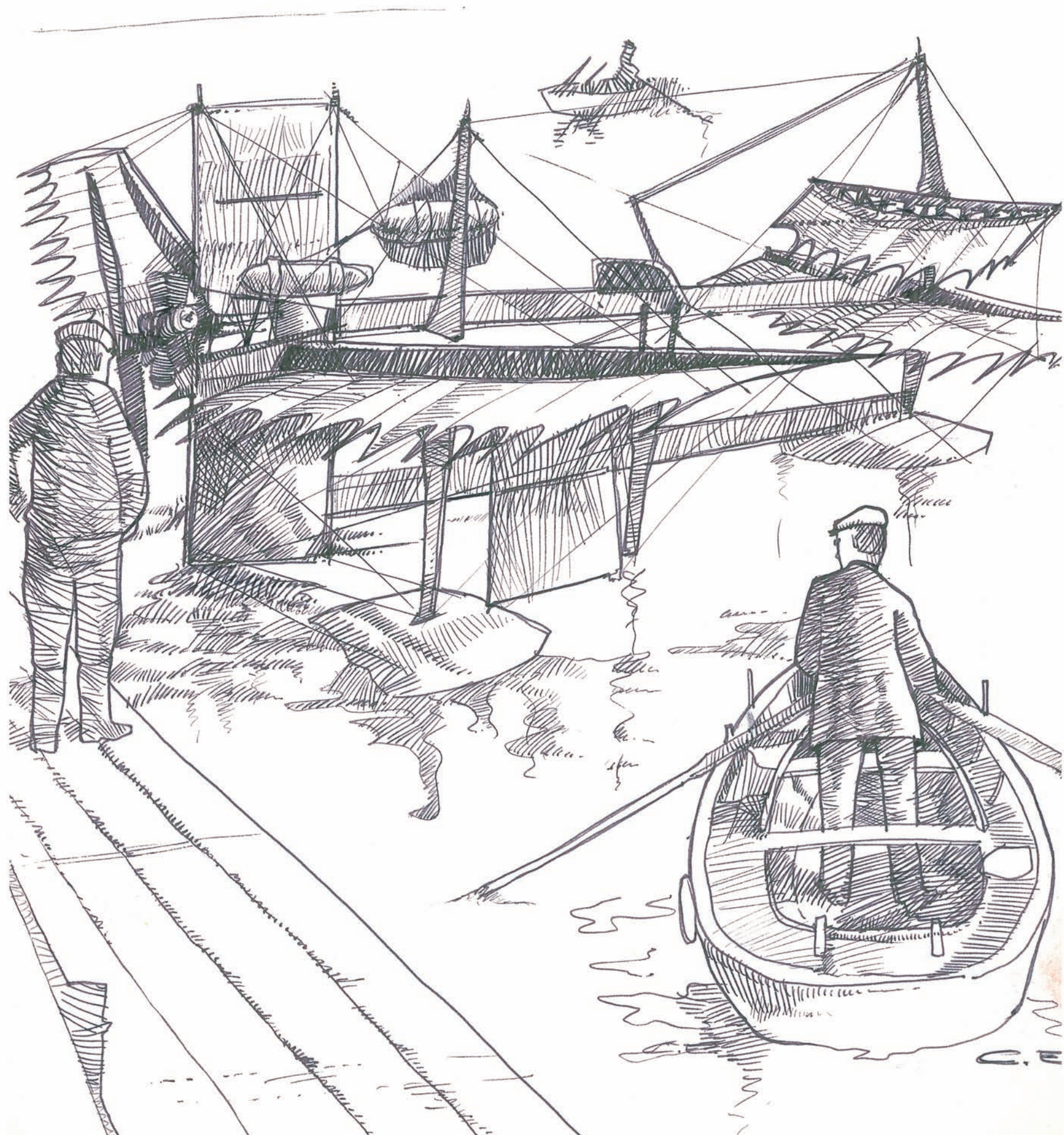
	a nivel del suelo	a 20.000 pies (6.100 m)	a 36.000 pies (11.000 m)
Velocidad máxima (km/h)	1.100	1.110	1.060
Velocidad máxima continua (km/h)	1.200	1.140	1.070
Velocidad ascensional (m/s)	52	35	21
Techo práctico	16.000 m.		

De nuevo Dewoitine tuvo que enfrentarse a Messerschmitt. El ingeniero alemán, trabajando para la Hispano Aviación, había elaborado el proyecto del que sería llamado HA.300, un caza ultramoderno con ala en delta para el que se preveía una velocidad de 1'25 Mach a 11.000 metros y que sería, finalmente, el preferido por el Ejército del Aire español, que rechazó el proyecto de Dewoitine.

De todos modos, el HA.300 no llegaría a construirse en España, siendo vendido el proyecto completo a Egipto, donde se terminaría de construir el prototipo. El Ejército del Aire español, disponiendo de suministros norteamericanos, había renunciado a equiparse con aviones de combate de concepción y realización españolas.

El proyecto "Orpheus" sería el último monoplaza diseñado por Émile Dewoitine y sería también, si se exceptúa un estudio preliminar para un cuatrirreactor de transporte civil, el que puso fin a su carrera de ingeniero aeronáutico.

Fracasado en sus intentos de lograr que en España se construyesen en serie sus aviones, Émile Dewoitine regresó a Argentina, donde fijo su residencia en la provincia de Chubut dedicándose allí a la cría de ovejas. En 1962 se retiró de los negocios y fijó su residencia en Suiza. En 1971, una amnistía general le permitió regresar a Francia y establecerse de nuevo en su querida Toulouse, donde moriría el 5 de julio de 1979.





La finalidad de **AEROPLANO** es publicar aquellos trabajos de investigación que merecen ser divulgados y conocidos por todos los interesados en estos temas. Es una publicación de historia de la Aviación, bien documentada y al servicio de la verdad histórica.

CUPON DE RESPUESTA

Cortar o fotocopiar el cupón y enviar a:
Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica
 C/ Princesa 88, bajo. 28008 Madrid
 Tfno.: (91) 550 39 10 - (91) 550 39 16

Nombre
 Apellidos
 Domicilio
 Localidad Provincia

- Suscripción Aeroplano7,21 € unidad
- Número suelto.....9,62 €
- Extranjero.....9,62 € + gastos de envío

**Pedidos contra reembolso (+ gastos de envío)
 Venta directa en el mismo Instituto**



Libros editados por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica