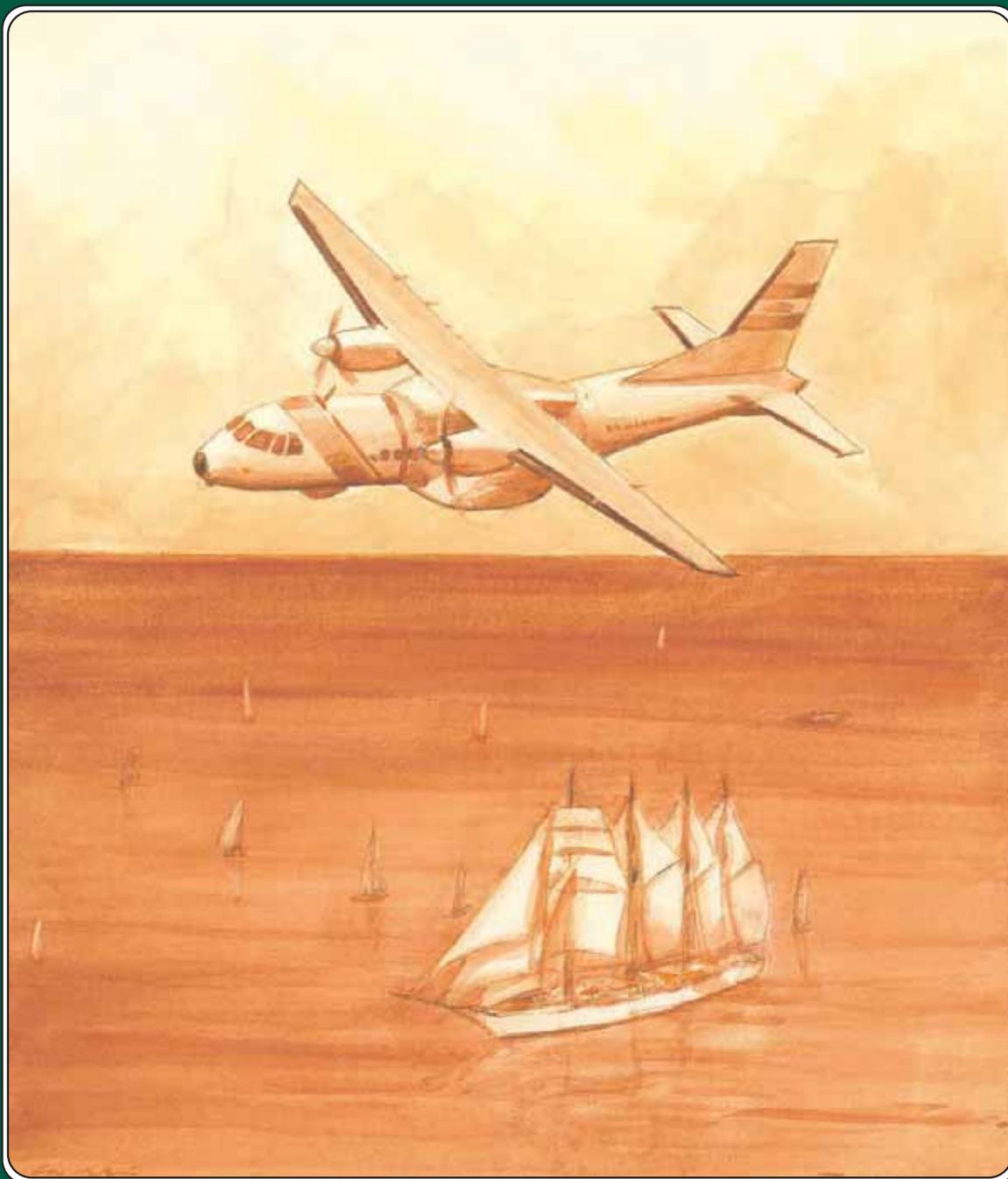
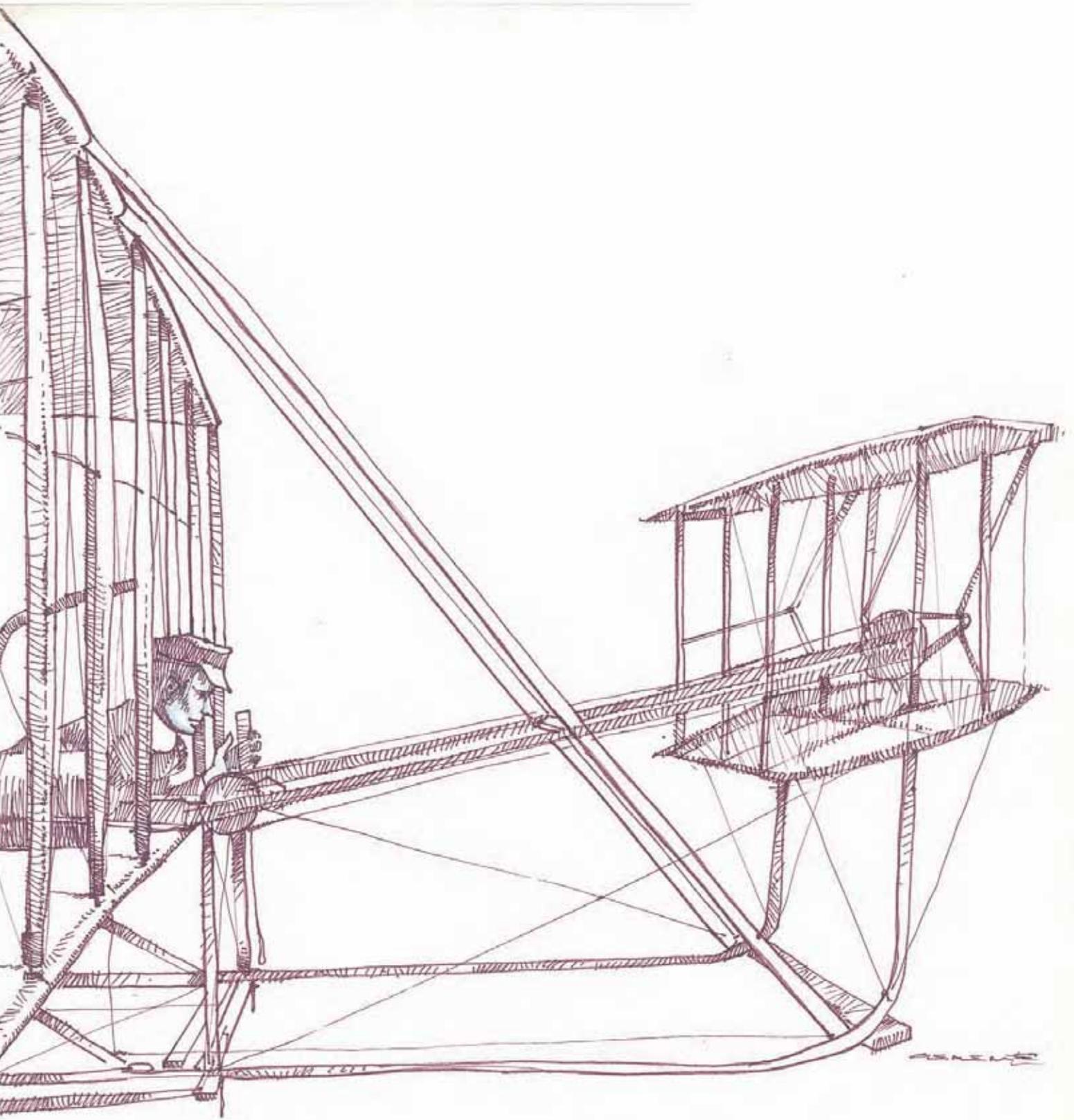


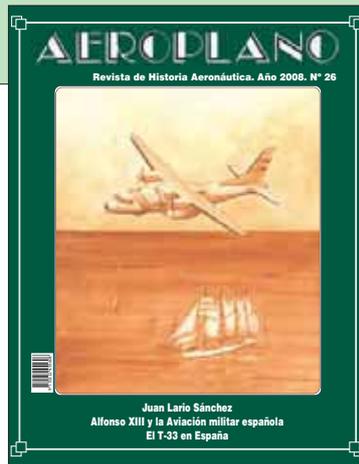
AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2008. N° 26



Juan Lario Sánchez
Alfonso XIII y la Aviación militar española
El T-33 en España





3 PRESENTACION

ALFONSO XIII Y LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA EN 1913 (PRIMERA PARTE). Por Jime de Montoto y de Simón. **4**

20 VISITA DE AVIONES ALIADOS A ESPAÑA EN 1919. Por Lluís Corominas.

1923. JORNADAS DE TIZZI ASSA: UN EJÉRCITO ENTRE LA ESPADA Y LA PARED. Por Enrique Gudín de la Lama. **34**

56 LA AVIADORA BAILEY EN CABO JUBY. Por Jaime Marzá Cañete.

MANUEL GUTIÉRREZ LANZAS. Por Miguel Parrilla Nieto. **62**

64 GUILLERMO XUCLÁ NIN, LOS PRIMEROS PASOS DE UN AVIADOR (1902-1935).

Por Santiago L. Guillén González y Carlos Lázaro Ávila.

FIGURAS DE LA AVIACION ESPAÑOLA: "JUAN LARIO SÁNCHEZ". Por Rafael de Madariaga. **76**

88 LA AVIACIÓN EN LA CAMPAÑA DE IFNI-SAHARA. Por Adolfo Roldán Villén.

CONCURSOS DE PATRULLAS MILITARES DE AVIACIÓN. Por Antonio Rodríguez Villena. **102**

112 EL T-33 EN ESPAÑA. Por José Luis González Serrano

CORONEL ANTONIO LINARES MOHEDANO. Por Cecilio Yusta. **135**

146 25 ANIVERSARIO DEL CN-235. Por José Antonio Martínez Cabeza.

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: 076-08-052-6 (en papel) / 076-08-053-1 (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: **Fernando Soriano Hernáiz**
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.

LISTADO DE ERRORES Y MODIFICACIONES DEL ARTÍCULO "AVIADORES ESPAÑOLES EN LA UNIÓN SOVIÉTICA" PUBLICADO EN AEROPLANO 24

Página 59.- Pie de fotografía central "José María Pascual Santamaría, "Popeye" de la 2ª Promoción de Kirovabad...".

Página 64.- Segundo párrafo, sexta línea, "y en el aeródromo *Chekálov* comienzan vuelos...".

Página 65.- Primera línea y penúltima del primer párrafo sustituir por *Bikovo*.

Página 66:
- Detrás de Antonio Arias Arias introducir Sebastián Altemir Altemir. 423 IAP.
- En la segunda columna detrás de Juan Eguiguren Madañaga, añadir 423 IAP.
- Detrás de Manuel Gisbert Talens introducir José Gómez, 964 IAP.
- Detrás de Leopoldo Morquillas Rubio, resaltar con negrilla "Celerino Muñoz, 439 IAP...".

Página 69.- En título del cuadro: "Aviadores destacables en Rusia".

Página 70.- Segunda columna, "Pascual Santamaría, José, "Nacido en 1919 formó parte del segundo contingente español de alumnos en Kirovabad". Suprimir resto de la línea hasta "Durante el verano de 1941...".

Página 73.- Décimo párrafo en segunda línea corregir *Isidoro Nájera Montejo* y en el párrafo anterior a ese añadir al final. *Sebastián Altemir voló en el 423 IAP con el anterior*".

LISTADO DE ERRORES Y MODIFICACIONES DEL ARTÍCULO "LA CUARTA PROMOCIÓN DE KIROVABAD" PUBLICADO EN AEROPLANO 25

Página 122.- En la Lista de componentes, cuadro nº 1, corregir: Almor *Chirivella*, Salvador y en la línea siguiente Altemir Altemir, Sebastián, trabajador en Gorki, Guerrillero y piloto de caza en Gorki.

Página 125.- En línea 26 sustituir "maravillosas" por *espléndidas*.

Página 126, en la Lista de Componentes:
- Pascual Pastor Justón "...estaba esperando a Blasco en Valencia cuando llegó en 1956".
- Pons López, Eusebio. "Piloto, uno de los secuestrados en la Casa Dubki. Fueron conducidos 25 muchachos y el doctor Bote...".

Página 127.- Final de la primera columna en el texto fuera del recuadro."Según *Miguel Velasco*...".

Página 128.- Comienzo del segundo párrafo. "Eusebio Ortega Bustos perteneció a esta última convocatoria de alumnos que fue *llamada* el 2 de abril de 1938...".

Página 131.- En cuadro nº 2, segunda columna, 5º párrafo, "Francisco *Ramos Molins* y José Blasco Cobo,...".

Página 132.- En línea 24 de la segunda columna suprimir China y sustituir por "...y Japón, en territorio de Mongolia".

Página 133.- Fotografía original de la esposa de Celestino Martínez, Clara Rosen. Reproducida en diversos trabajos.

Página 134.- En penúltimo párrafo de la 1ª columna, sustituir "enero de 1941" por "enero de 1940".

Página 137.- En texto primera columna, comienzo del tercer párrafo, "En la primera mitad de abril de 1941 los pilotos...".

Página 138:
- Párrafo tercero debe quedar así: "El secuestro del grupo en el cual uno de los componentes principales era el teniente coronel José Arcega Nájera, lo conoció el grupo de pilotos cuando pudieron leer una carta de uno de los "evacuados forzosos" que desaparecieron en junio de 1941".
- Primera columna párrafo quinto, "a donde arribaron las que quedaban de las 37 personas del colectivo español...".
- Al final de ese mismo párrafo suprimir "...su hijo de doce años".
- En la segunda columna segundo párrafo, en la octava línea cambiar año para que figure en 1940 de Mónico a la Butirka...".

Página 139:
- En la columna primera, línea 14 debe decir "12 de los componentes...".
- Al comienzo del párrafo segundo debe decir "Los doce pilotos...".
- En la columna segunda, al final del primer párrafo suprimir todo la frase "Los dieciocho años de los que habla Blasco en la Unión Soviética".

PRESENTACIÓN

Fiel a su cita anual, desde que se imprimiera el primer número de la Revista Aeroplano en 1983 siendo Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica el General Abundio Cesteros, presentamos a nuestros lectores el número 26 con doce artículos que presentan una amplia variedad de temas.

Iniciamos la lectura con la figura de Alfonso XIII y la aviación militar en 1913. Nos adentraremos en las Jornadas de Tizzi Assa en 1923. Continuaremos con la visita de aviones aliados en 1919. Daremos paso a la mujer aviadora y su contribución al desarrollo de la aviación por medio del vuelo de Mrs. Bailey desde Inglaterra hasta Sudáfrica y regreso. A continuación nos encontramos con la curiosa similitud de apellidos de Manuel Gutiérrez Lanzas con el Padre Jesuita Mariano Gutiérrez Lanza, insigne meteorólogo que tanta información sobre la meteorología caribeña transmitiera desde el observatorio de Belén (Cuba) a nuestros aviadores Barberán y Collar y que hizo posible el vuelo del Cuatro Vientos, cuyo 75 aniversario estamos conmemorando este año por medio de un importante ciclo de conferencias impartidas por nuestros historiadores y otros actos relacionados con este acontecimiento que dió la vuelta al mundo.

Al recordar a figuras importantes de nuestra aviación, no podemos olvidar a Guillermo Xucla, aquel piloto catalán que actuó en la guerra de Marruecos y más tarde pasó a ser una destacada personalidad en la aviación civil o a Juan Larios, piloto republicano que al finalizar la guerra civil se exilió en Rusia y participó destacadamente en la Segunda Guerra Mundial. Y como paracaidista, permítanme recordar al Coronel Antonio Linares Mohedano el cual formó parte de aquel bravo conjunto de oficiales que mandados por el Capitán Salas Larrazabal realizaron el primer salto paracaidista el 23 de febrero de 1948 desde una altura de 600 metros.

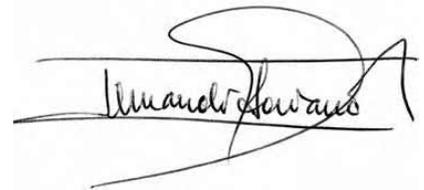
Por último, leeremos la actuación de la aviación en la campaña de Ifni-Sahara, los concursos de patrullas militares desde el año 1932 al 1935 y la presencia del inolvidable T-33 en España junto con el 25 aniversario del primer vuelo del CN-235.

Estoy seguro que la lectura de estos artículos no defraudará en ningún momento a nuestro ávido lector.

Como Director del Instituto siento profundamente el dolor del fallecimiento del Coronel Emilio Herrera Alonso y del Ingeniero Aeronáutico Martín Cuesta Alvarez, miembros de número del Consejo Asesor del IHCA.

Y para finalizar quiero señalar los cambios que se han producido en el Servicio Histórico y Cultural empezando por su Director, el General José Luis Martínez Climent que ha sido sustituido por el General Francisco Javier Criado Portal. El General Alejandro Mendo Alvarez ha pasado a ser Director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica y su puesto como Director del Instituto de Historia y Cultura ha sido ocupado por el General Fernando Soriano Hernáiz, autor de estas líneas y que desde este momento se ofrece de forma incondicional a todos los historiadores y colaboradores y por supuesto a todos aquellos interesados en nuestra historia de la aviación, con la meta de seguir difundiendo la cultura aeronáutica.

Asimismo, damos la bienvenida al General del Cuerpo de Intendencia José Carlos Ayuso Elvira como asesor económico del SHYCEA y al Coronel Rafael Coig-O'Donnell Durán que se ha hecho cargo de la Secretaría General sustituyendo al Coronel Manuel Moure Sánchez el cual ha pasado a ser el Director del Archivo Histórico en Villaviciosa de Odón.



FERNANDO SORIANO HERNÁIZ
General Director del IHCA
Madrid, diciembre 2008

Alfonso XIII y la AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA en 1913 (I)

JAIME DE MONTOTO Y DE SIMÓN
Coronel de Aviación

INTRODUCCIÓN

1 913 fue un año crítico para la Aviación Militar Española. Durante el primer semestre el Servicio de Aviación, que había comenzado su existencia como rama menor de la Aerostación, se expandió de un modo sorprendente, pasando de ser poco más que una Escuela de Vuelo a un Servicio operativo.

Hasta entonces, la Aviación había estado en fase experimental, en gran parte por falta de recursos; unos recursos que en esta época se tenían que conceder en cuantagotas a una especialidad que aún estaba en su fase inicial. Esto era obligado dado el carácter restrictivo de los presupuestos españoles de aquellos años (cuando se conseguía que las Cortes aprobasen el Presupuesto Anual, pues muchos años el Gobierno se tuvo que contentar con prorrogar el Presupuesto anterior, o el último aprobado).

Pese a esto, durante 1913 el Servicio de Aviación incrementó significativamente sus medios y misiones. Pasó de tener un pequeño núcleo de unos 10 pilotos ya con un mínimo de experiencia y otros tantos en formación, a contar con varias promociones y escuelas de vuelo. Solamente los 20 miembros de la 4ª Promoción de Pilotos, que se incorporaron en abril y mayo a Cuatro Vientos, casi duplicaron el personal volante disponible.

El material, que a principios de 1913 estaba compuesto sólo por un puñado de biplanos Farman y 3 monoplanos Nieuport, se incrementó y se diversificó notablemente. Se recibieron 6 biplanos Maurice Farman adicionales, 5 monoplanos Nieuport, también franceses como los anteriores, 3 monoplanos Bristol ingleses, y biplanos austríacos Lohner *Pfeilflieger*.

La reestructuración del Servicio de Aviación, desgajándole definitivamente de la Aerostación, que quedó como la

otra rama principal del Servicio de Aeronáutica, se reflejó en diversa legislación al respecto. Los más importantes fueron el Real Decreto de 28 de febrero y la Real Orden de 16 de abril, que creaban el Servicio de Aeronáutica Militar e instauraban el Reglamento para dicho Servicio, respectivamente. Como muestra de la importancia que se empezaba a otorgar al Servicio, se creó el emblema oficial de piloto militar (de modo similar a los que ya existían en Francia, Alemania, Gran Bretaña o EE.UU.), que era básicamente el mismo para todo el Servicio de Aeronáutica, con los diversos detalles que aún diferencian a los Pilotos de Globo Libre, de Dirigible y de Aeroplano.

También aumentó el número de aeródromos y escuelas de vuelo, al entrar en servicio el de Guadalajara. Por otra parte, apareció la primera Escuela de Pilotos Civiles creada oficialmente por el Estado; esta Escuela tuvo una vida algo más larga que las pequeñas Escuelas de Vuelo privadas, que habían sido habitualmente flor de un día al no contar con un respaldo financiero adecuado.

De este modo, la Aviación Militar española aumentó drásticamente su capacidad y lo demostró a finales de este mismo año, enviando su primera Escuadrilla expedicionaria a Marruecos, donde se cubrió de gloria gracias al valor y a la buena preparación técnica del personal, y a disponer de los medios adecuados.

Pero esta rápida madurez de la Aviación no se hubiera conseguido sin el apoyo regio. Ningún monarca de la época prestó tanta atención a la Aviación Militar de su patria como SM el Rey Alfonso XIII. Pese a que las consideraciones políticas del momento, que hacían que su vida resultase preciosa para la estabilidad de la nación, le habían obligado a prometer a la Reina y al Gobierno que no arriesgaría su vida volando en un aeroplano, el Rey se in-

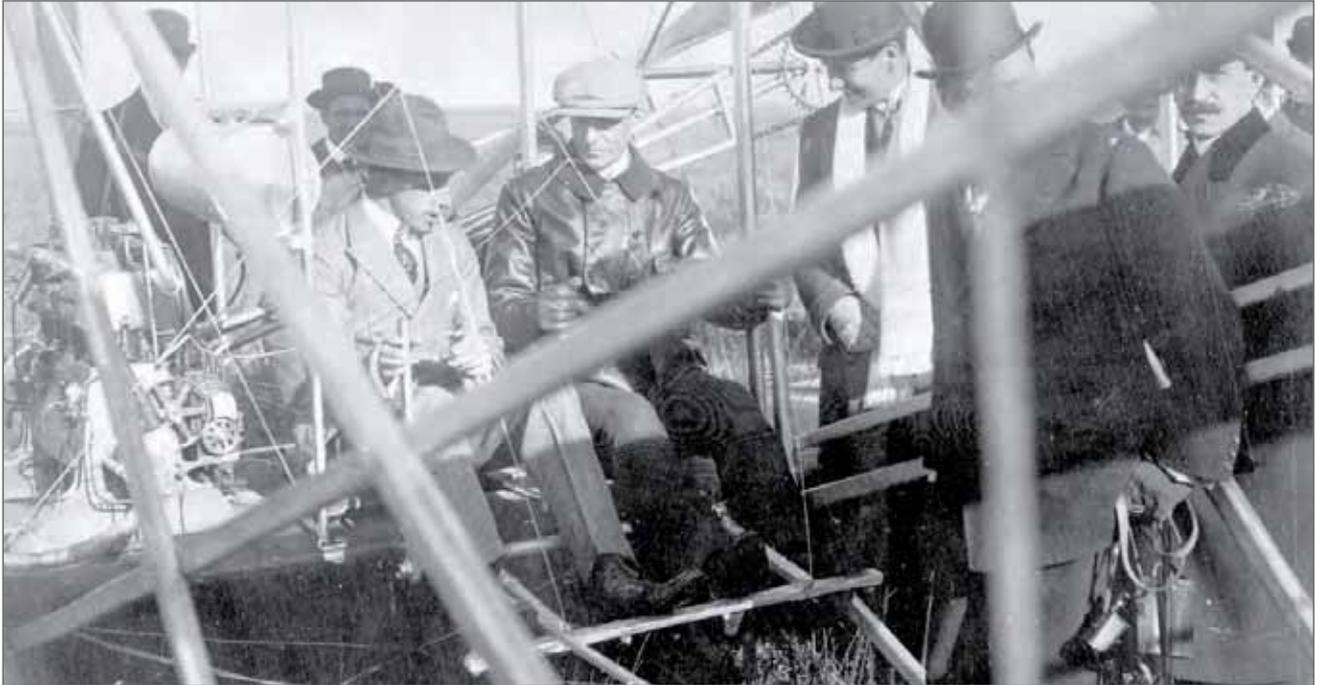
teresó especialmente por la aviación, visitó muy frecuentemente el aeródromo de Cuatro Vientos y se mantuvo muy al día de las necesidades del Servicio y de los avances técnicos en esta rama de la ciencia. Aunque no voló en un aeroplano sí realizó una ascensión en dirigible y, posteriormente, sería el primer monarca del mundo que se sumergiría en un submarino, acompañado en esta ocasión por S.M. la Reina Dª Victoria Eugenia.

Por otra parte, esta afición a la aeronáutica era ya una tradición familiar, desde que su madre, la Reina Regente María Cristina, honró en 1889 al Servicio de Aerostación Militar ascendiendo acompañada por el Coronel Licer López de la Torre Ayllón y Villerías, en un globo cautivo; ascenso que repitió poco después SAR la Infanta Dª Isabel (popularmente conocida como "La Chata").

Ya en 1909 el Rey, enormemente interesado por todos los deportes mecánicos, como el automovilismo o las canoas a motor, se había presentado en Pau (Francia) el 20 de febrero a visitar la Escuela de Vuelo establecida por los hermanos Wright en el aeródromo del Pont Long. En las fotografías de la época se puede ver la llegada del monarca al aeródromo, donde le recibieron los representantes del Aero Club de Francia y los dos hermanos Wright. Primero Alfonso XII inspeccionó detalladamente el aeroplano y, posteriormente, Wilbur Wright proporcionó toda clase de explicaciones técnicas al Rey, que se sentó en el asiento del pasajero, pero sólo en tierra y sin arrancar el motor. A continuación Wilbur despegó solo y se mantuvo en el aire durante 28 minutos, realizando diversas maniobras para demostrar su dominio del aparato, especialmente la figura denominada

El Rey en Cuatro Vientos el 16 de febrero, con el Coronel Vives que le explica algunos detalles de uno de los aparatos.





Estas dos fotografías nos muestran la conversación de Alfonso XIII con Wilbur Wright sentados los dos en el aeroplano.

“prueba de los ojos”. Cuando Wilbur aterrizó el Rey le felicitó muy efusivamente y le preguntó si podía repetir la exhibición con un pasajero. Inmediatamente Wilbur invitó al Conde de Lambert, uno de sus alumnos más conocidos, a montar en el asiento del pasajero, volvió a despegar y realizó una nueva exhibición en vuelo de 20 minutos. Con ello el Rey se quedó convencido de que el aeroplano podía llevar a un pasajero, que podía ser un oficial especialmente adiestrado como observador o bombardero, por ejemplo. Para finalizar, el Rey invitó a los dos hermanos a comer en su hotel.

Posteriormente este mismo año, cuando tuvo ocasión, Alfonso XIII se interesó por las explicaciones técnicas de Maurice Farman sobre el funcionamiento de sus biplanos. En septiembre de 1910, con motivo del festival aéreo que tuvo lugar en San Sebastián, se pudo ver al Rey interesado en las explicaciones de Léon Morane sobre su Blériot y a la Reina Victoria Eugenia examinando el biplano Farman de Benito Loygorri.

Cuando llegaron a Cuatro Vientos los primeros aeroplanos militares españoles, el Rey Alfonso XIII visitó con frecuencia el aeródromo, como en abril de 1911, con motivo del segundo centena-



rio de la creación del Cuerpo de Ingenieros o en enero de 1912. De este modo quiso hacer patente su interés y apoyo a la nueva Arma. Pero en 1913 su apoyo (y el de toda la familia real) al desarrollo de la Aviación Militar fue fundamental, como vamos a ver.

EL PRIMER GRAN RAID AÉREO DE 1913: BIDER VUELA DE PAU A MADRID EN UN SÓLO DÍA

Volviendo al año que nos ocupa, a primeros de 1913, mientras toda la prensa especializada comentaba cómo el famoso piloto peruano Jean Bielovucic se preparaba en Briegue (Francia) para cruzar los Alpes, a fin de repetir el mismo vuelo en que había perecido su compatriota Jorge Chávez, el piloto suizo Oscar Bider se preparaba sin alharacas en Pau para cruzar los Pirineos por su parte central y llegar hasta Madrid. Ya habían cruzado esta cordillera varios pilotos de aeroplano, como Vedrines, Gibert y Garros con motivo de la carrera París-Madrid en 1911; pero siempre por la parte occidental y cerca de la costa, donde las montañas son más bajas. En cambio, cuando se recordaba cómo lo había cruzado Fernández Duro en globo en enero de 1906, siete años después se seguía considerando una gran hazaña (que aún hoy en día nadie ha conseguido repetir).

El 24 de enero de 1913 Bider se montó en su monoplano Blériot con motor Gnôme de 70 CV. y hélice Regy, y despegó a las 7 y 19 de la mañana del ae-

ródromo Blériot de Pont Long (Pau). Después de ascender a una altura de seguridad, se dirigió a Arudy y siguió el valle de Ossau hasta pasar Laruns, Les Eaux Chaudes y el Pico de Midi d'Ossau, que tiene unos 2.750 m. de altura, para cruzar los Pirineos en vuelo por el paso de Somport, alcanzando una altitud máxima de 3.500 m. A partir de allí siguió la línea del ferrocarril hasta Jaca, Huesca y Zaragoza. Desde aquí trató de llegar directamente hacia Madrid, pero cuando estaba llegando a Guadajara se dió cuenta de que se estaba quedando sin gasolina y tuvo que aterrizar allí, a las 12:00, precisamente en el nuevo aeródromo que se acababa de habilitar como Escuela de Vuelo a fin de descongestionar Cuatro Vientos. Después de repostar y descansar una media hora, volvió a despegar a la 1 de la tarde y reemprendió el vuelo, aterrizando en Cuatro Vientos a la 1 y media. Había recorrido unos 500 Km. en 5 horas y 11 minutos de vuelo. Se le recibió con verdadero entusiasmo; SAR el Infante D. Alfonso y su esposa la Infanta D^a Beatriz, el Coronel Vives y los oficiales españoles le dieron la bienvenida y le agasajaron como correspondía. Había tardado 7 horas y 40 minutos desde el despegue al último aterrizaje (hay que tener en cuenta que en 1913 había 1 hora y 20 minutos de diferencia entre la hora oficial de España y la de Francia), con 5 horas y 11 minutos de tiempo real de vuelo.

Resulta chocante que muchos aviadores escogiesen el invierno para realizar sus vuelos cruzando altas cadenas montañosas, pero Bider no fue el único, ya que Juan Bielovucic, decidió cruzar los Alpes al día siguiente, repitiendo así la hazaña de su compatriota Jorge Chávez.

SIGUEN LAS PRUEBAS DE NUEVOS AEROPLANOS PARA RENOVAR EL MATERIAL DE AVIACIÓN

En lo referente a la Aviación Militar española, durante el mes de enero de 1913 continuaron en el aeródromo de Cuatro Vientos las pruebas de los monoplanos Bristol que deseaba adquirir el gobierno español. El piloto de pruebas era el inglés Cecil Howard Pixton. Según la revista "FLIGHT" (órgano del Real Aero Club británico) el día 22 de enero el Príncipe Leopoldo de Battenberg, hermano de S.M. la Reina Victoria Eugenia, que se encontraba de visita en Madrid, realizó un vuelo de 20 minutos con Cecil H. Pixton en uno de los aeroplanos equipado con un motor



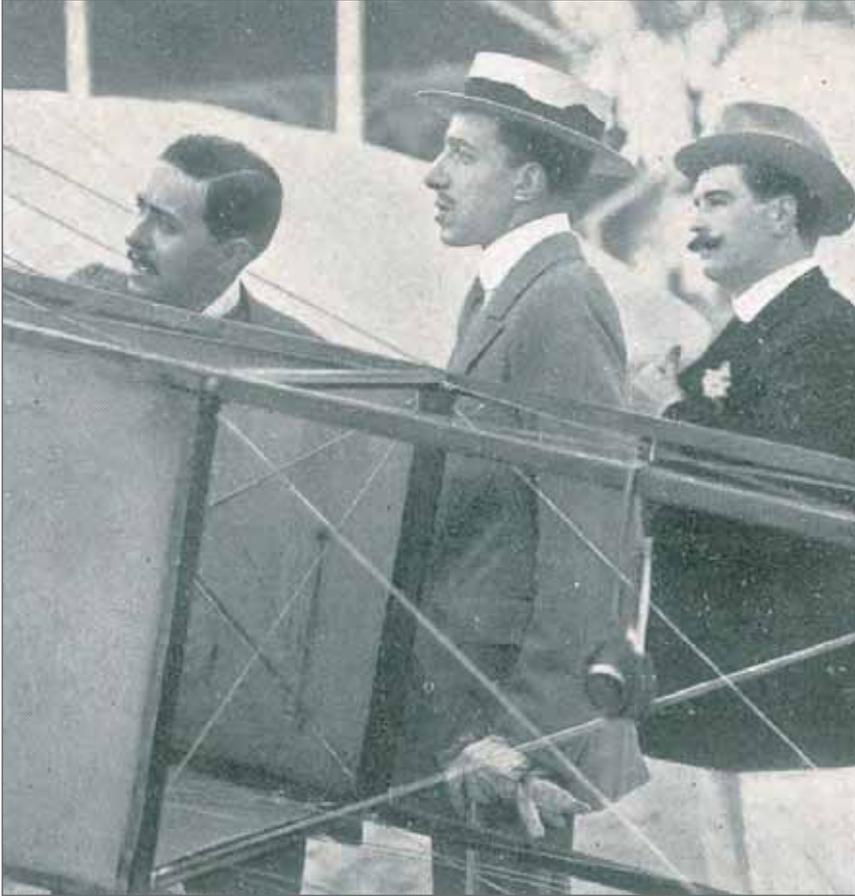
Despedida de Alfonso XIII felicitando a los Wright e invitándoles a almorzar.

Bristol de 80 H.P.; en este vuelo el Príncipe ascendió a 3.500 pies (unos 1.067 m.) de altura. El semanario recalca que se trataba del primer miembro de la familia real inglesa que volaba en un aeroplano, lo cual representaba un gran honor para la firma Bristol Co.

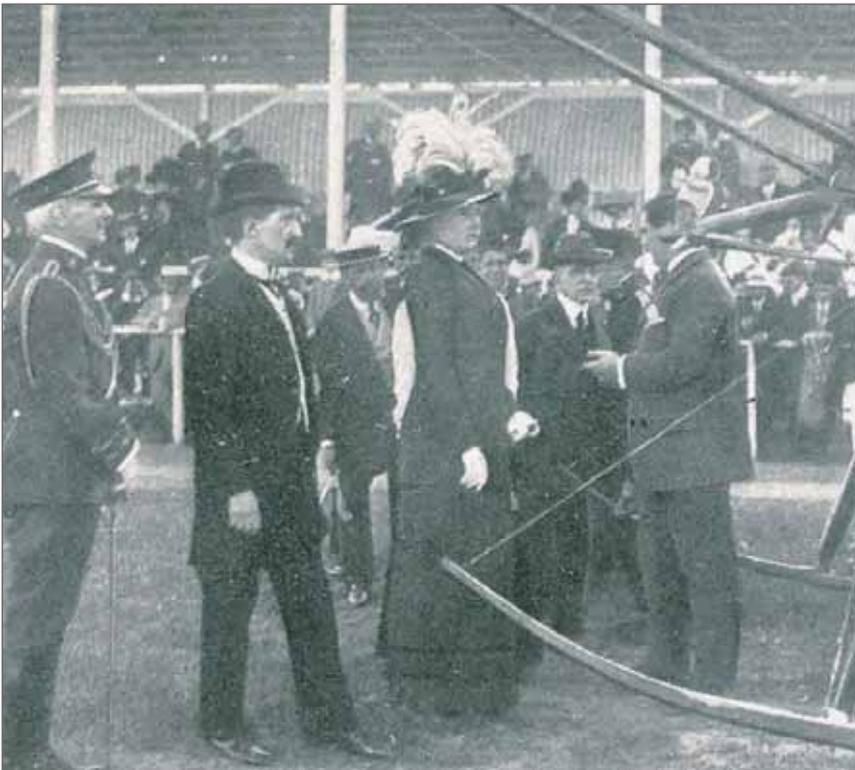
Pocos días después, Pixton volvió a realizar otro vuelo de 15 minutos, llevando esta vez como pasajero al Infante D. Alfonso de Orleans, en uno de los Bristol monoplanos. De este modelo sólo se habían comprado dos biplazas con motor Gnôme de 50 C.V. y un monoplaza con motor Anzani de 35 C.V. Estos aparatos tenían fama de ser muy difíciles de pilotar a causa de la gran sensibilidad de sus mandos de direc-

ción y profundidad, debido a que toda la cola era timón móvil, sin superficies fijas que actuasen como estabilizadores, por lo que tuvieron mala reputación en las Escuelas de Vuelo británicas. En España también sufrieron numerosos accidentes, aunque afortunadamente ninguno de ellos fue realmente grave, por lo que no ocasionó víctimas mortales. Quizás fue debido a este defecto por lo que no se compró ninguno más después de 1912, pero el Infante D. Alfonso siempre estuvo dispuesto a demostrar que no le arredraba ningún aeroplano, por difícil de pilotar que fuera.

En este mismo mes el Infante realizó otra visita a Cuatro Vientos, acompañando de su esposa la Infanta D^a Beatriz



S.M. el Rey escuchando las explicaciones dadas por el aviador M. Morane respecto del funcionamiento del motor de su monoplano Blériot.



S.M. la Reina Victoria en el Parque Ondarreta, examinando el biplano Farman del aviador español Sr. Loygorri, con el que éste había realizado varios vuelos.

de Sajonia; en esta ocasión voló en un Deperdussin de los que se encontraban a prueba para la Aviación Militar española, que luego no adquirió ninguno. Posteriormente, el 22 de febrero, el Infante voló con Perreyon en un Blériot. Es posible que si el Rey Alfonso XIII no realizó ningún vuelo esos días fuera una vez más debido a la promesa que había hecho el monarca, tanto a la Reina Victoria como al Gobierno, de que no volaría en un aeroplano.

PRIMER VUELO DEL REY ALFONSO XIII EN EL DIRIGIBLE "ESPAÑA"

Pero al parecer no había ninguna promesa similar relativa a los dirigibles. El día 7 de febrero, por sorpresa y sin haber anunciado su visita, a las cuatro de la tarde llegaron SS.MM. los Reyes a Cuatro Vientos, acompañados por SS.AA. los Príncipes Leopoldo y Mauricio Rainiero de Battemberg, ambos hermanos de la Reina. En el aeródromo estaba por casualidad, pues la visita regia no había sido anunciada, el teniente general José Marina Vega, capitán general de la 1ª Región Militar, que había expresado anteriormente sus deseos de comprobar personalmente las posibilidades de la observación desde el dirigible. Para acompañarle, se encontraba en el aeródromo el general Carlos Banús Comas, jefe de la Sección de Ingenieros del Ministerio de la Guerra, que también pensaba volar en el "España". Igualmente se hallaba en Cuatro Vientos S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans (que estaba realizando las últimas prácticas para obtener el Título de Piloto Militar español) acompañado de su esposa la Infanta Dª Beatriz. Por ser horas de ejercicios, estaban también en el aeródromo el Coronel Vives (jefe del Servicio de Aeronáutica), el teniente coronel García (jefe de Instrucción de Aerostación), el capitán Kindelán (jefe del Aeródromo), diversos profesores y alumnos de aviación, y el personal del dirigible "España", que se seguía empleando para instrucción.

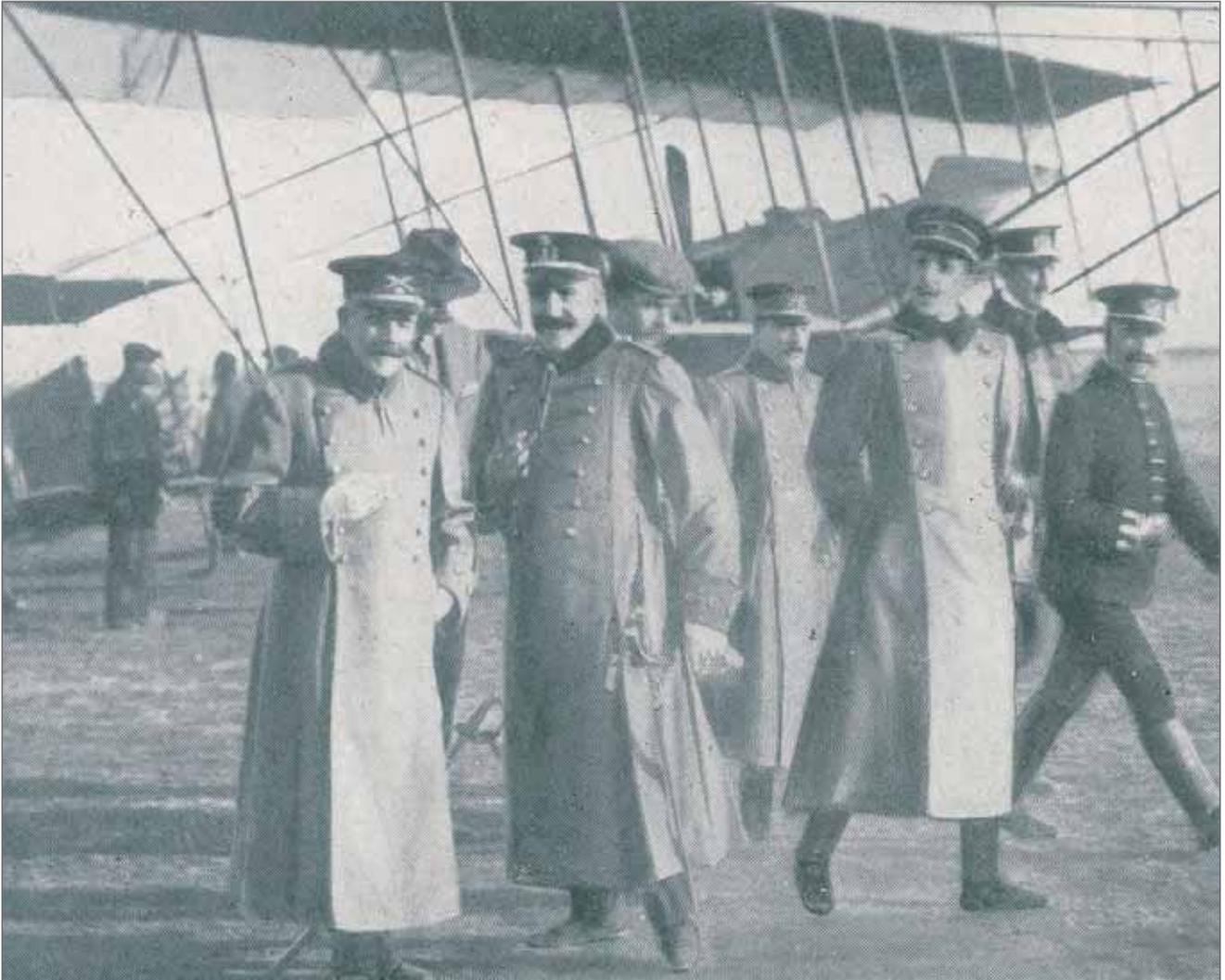
Hay que tener en cuenta que el "España" se había comprado sólo como aeronave experimental para que los aerosteros militares españoles adquiriesen un poco de experiencia en este tipo de aeronaves con un gasto mínimo, pero no era más que un pequeño dirigible de enseñanza y pruebas. Su capacidad de carga útil era mínima, no estaba previsto que llevara ningún armamento, ni bombas de ningún tipo, e incluso el nú-

ACTUALIDADES

CRONICA GRAFICA DE LA SEMANA



*S.M. el Rey Alfonso XIII
escuchando las explicaciones
de Maurice Farman.*



S.M. el Rey en el aeródromo de Cuatro Vientos, donde estuvo el 13 de enero presenciando los vuelos realizados por jefes y oficiales del Cuerpo de Ingenieros.

mero de pasajeros estaba muy limitado. También la potencia de su motor estaba enormemente ajustada; según declaró posteriormente el entonces capitán Emilio Herrera: "Las condiciones de dirigibilidad de esta aeronave eran sumamente escasas; bastaba una ligera brisa para que no pudiera regresar a su base de Cuatro Vientos, de la que no nos podíamos separar mucho ni aún en días de calma".

Además, desde principios de 1913 el dirigible "España" había empezado a tener problemas con la estanqueidad de la tela que formaba la envuelta del aerostato. Debido al tiempo que el dirigible había estado expuesto a la intemperie del duro invierno de Madrid, la tela había empezado a volverse permeable al gas. Hubo que aplicarle un barniz especial en el Parque de Aerostación de Guadalajara, para evitar la pérdida continua de gas. Después de la aplicación del barniz hubo que realizar una serie de vuelos de prueba



S. M. el Rey examinando en el Aeródromo de Cuatro Vientos el material de aviación adquirido por el Ejército en abril de 1911.

en Guadalajara, de los que se encargó el capitán Kindelán. Se realizaron nada menos que 14 vuelos de prueba hasta que Kindelán se declaró satisfecho. Una vez finalizadas estas pruebas, el "España" había vuelto a Cuatro Vientos el día 4 de febrero.

El Rey pasó revista a los aeroplanos que estaban en línea y presenció algu-

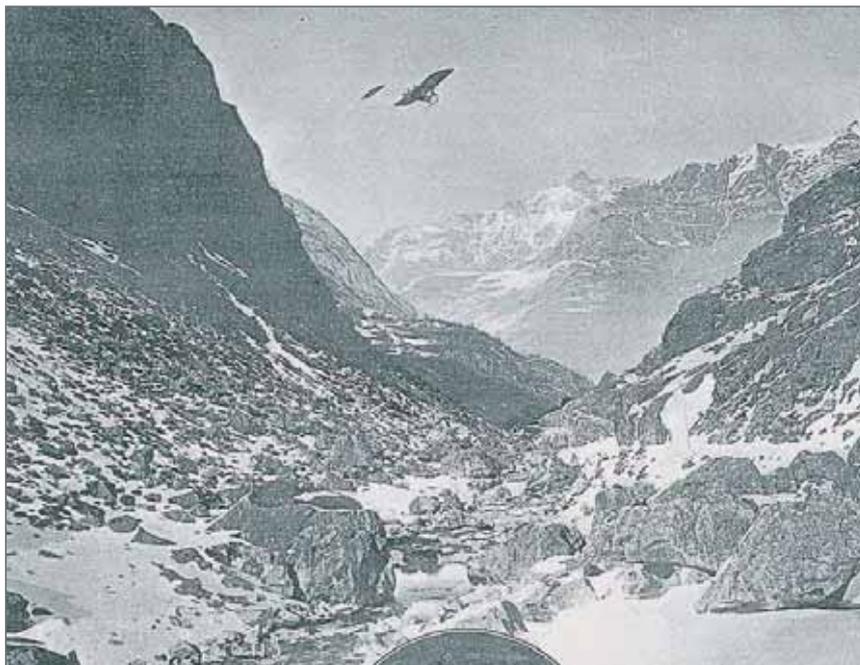
nos vuelos de los profesores y alumnos. Primero voló el capitán de Ingenieros Emilio Herrera Linares como profesor de la Escuela de Aviación, en un Nieuport IV G monoplano; luego el piloto alumno 1º teniente de Caballería Ángel Martínez de Baños, en un Bristol monoplano; a continuación el capitán de Ingenieros Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor, también profesor de la Escuela, en otro Bristol monoplano; después el oficial 1º (teniente) de Intendencia Carlos Alonso Ilera, también alumno de la Escuela, en otro Nieuport monoplano; finalmente voló el capitán del Cuerpo de Estado mayor Alfonso Bayo Lucía, igualmente alumno de la Escuela, en un biplano Bristol.

Aprovechando la ocasión también realizó dos vuelos de demostración el piloto francés Maurice Prévost; el primero en un Deperdussin monoplano y el segundo en otro monoplano *Taube*, que había traído a Madrid por cuenta de las casas fabricantes de los mis-

mos, a fin de demostrar sus buenas cualidades ante los miembros de la Aeronáutica Militar española y ver si conseguía vender unos cuantos ejemplares de estos aeroplanos, cosa que finalmente no consiguió.

Mientras tanto se había sacado el dirigible "España" de su hangar sistema Vaniman, adquirido en Francia. Este era un barracón desmontable, que se cubría de lona; se tardaba unos diez días en montarlo, pero al parecer resistía bien las inclemencias del tiempo y constituía una buena protección para el dirigible. El Rey empezó a hacer preguntas a los oficiales de Ingenieros, demostrando el interés con que había recibido y asimilado las informaciones que ya le habían dado sobre el asunto.

Cuando se preparó el dirigible "España" para un vuelo de exhibición, el Rey acababa de expresarle al Coronel Vives su deseo de volar en el "España" y los generales Marina y Banús informaron al Rey de su propósito de acompañar a S.M. en la ascensión, pero como el Príncipe Mauricio de Battenberg manifestó sus deseos de tomar parte también en la ascensión, el general Banús se tuvo que quedar en tierra, para no sobrecargar la aeronave. Al final volaron como pasajeros y observadores S.M. el Rey, con el Príncipe Mauricio de Battenberg y el teniente general Marina. La tripulación de la aeronave la formaban el Coronel Vives como comandante de la aeronave y primer piloto de la misma encargado de la dirección, el capitán Kindelán como encargado de la estabilidad y 2º piloto, el capitán Jiménez Millas como navegante, y el mecánico y maestro de taller Quesada como motorista.



Oscar Bider volando sobre los Pirineos en las cercanías del Pico de Midi d'Ossau.

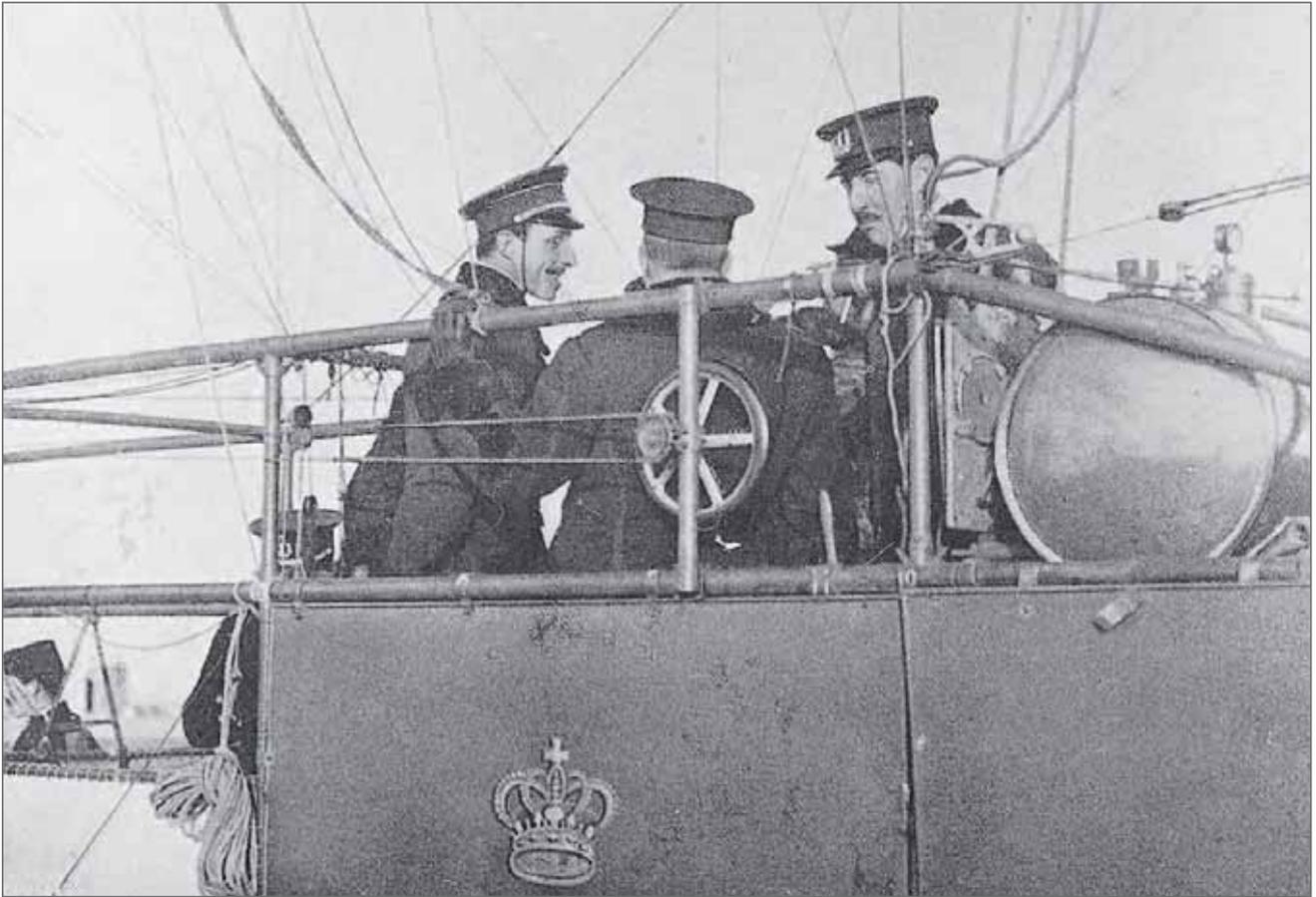


Oscar Bider.

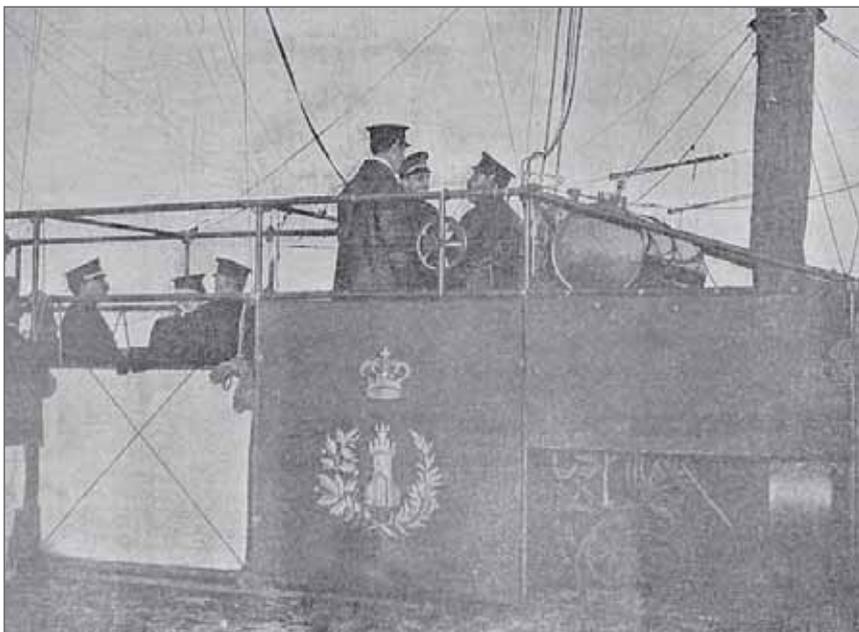
A fin de que el Rey pudiera comprobar cómo se podían realizar reconocimientos desde el dirigible, se decidió realizar un corto viaje por los alrededores de Cuatro Vientos, pasando a la vista de Alcorcón, Leganés, Carabanchel y Campamento. A las 5 en punto de la tarde, el dirigible quedó libre de sus amarras, con el motor en marcha pero sin embragar la hélice. El aeróstato estaba equilibrado para los 700 m. de elevación del campo por el peso de sus pasajeros, el combustible y aceite, y seis sacos de lastre de 15 Kg. de arena cada uno. La temperatura era de 14º y el viento de 3 a 4 m/seg venía del Suroeste, por lo que al soltar las amarras del "España" éste empezó a derivar hacia el Noreste mientras ascendía muy suavemente. Después de ascender hasta 740 m., a las 5 y 2 minutos, se embragó la hélice y el dirigible viró a la derecha en dirección a Alcorcón; dos minutos más tarde ya estaba a 800 m., sobre el camino de Carabanchel a la Venta del Cuervo; cuatro minutos más tarde, a las 5 y 8 minutos, el dirigible estaba ya a 820 m. de altitud y efectuó un viraje a la izquierda, para dirigirse hacia Leganés. A las 5 y 10 ya estaba estabilizado a 850 m. y cruzaba sobre el camino de Leganés a la Venta de la Rubia; continuó con el mismo rumbo hasta llegar a la vista de Leganés sobre el Manicomio Esquero y sobre la vertical de este punto volvió a virar a la izquierda para dirigirse hacia Carabanchel; dejó Carabanchel Alto por la derecha y, cuando se encontraba entre los Carabancheles y Campamento, volvió



El Infante D. Alfonso en el asiento delantero del Bristol Prier monoplano nº 145, con Cecil Pixton en el posterior.



Fotografías del Rey Alfonso XIII hablando con el general Marina y Kindelán antes de emprender la ascensión en el "España".



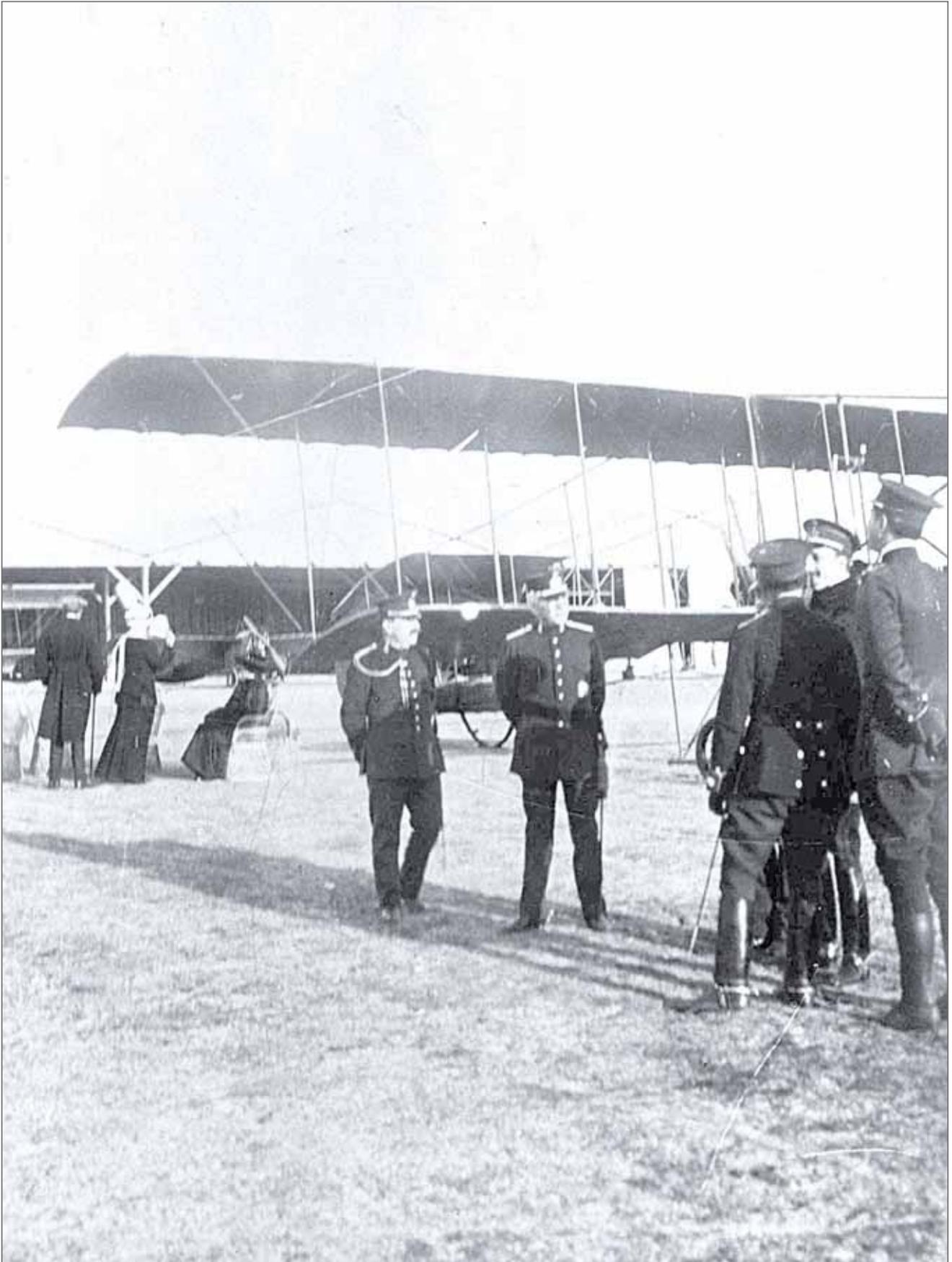
a virar a la izquierda mientras empezaba a descender para aterrizar en Cuatro Vientos. A las 5 y 18 el "España" se encontraba sobre el aeródromo, a sólo 750 m. de altitud; se soltaron las cuerdas, que cogieron los Soldados de la tripulación de tierra, y se desembragó

la hélice. El viaje duró 20 minutos y la distancia recorrida fue de 14 Km. a una velocidad media de unos 12 m/seg (44 Km/h). Con esta ascensión demostraba el Rey su decidido propósito de apoyar con todas sus fuerzas a la Aeronáutica militar española.

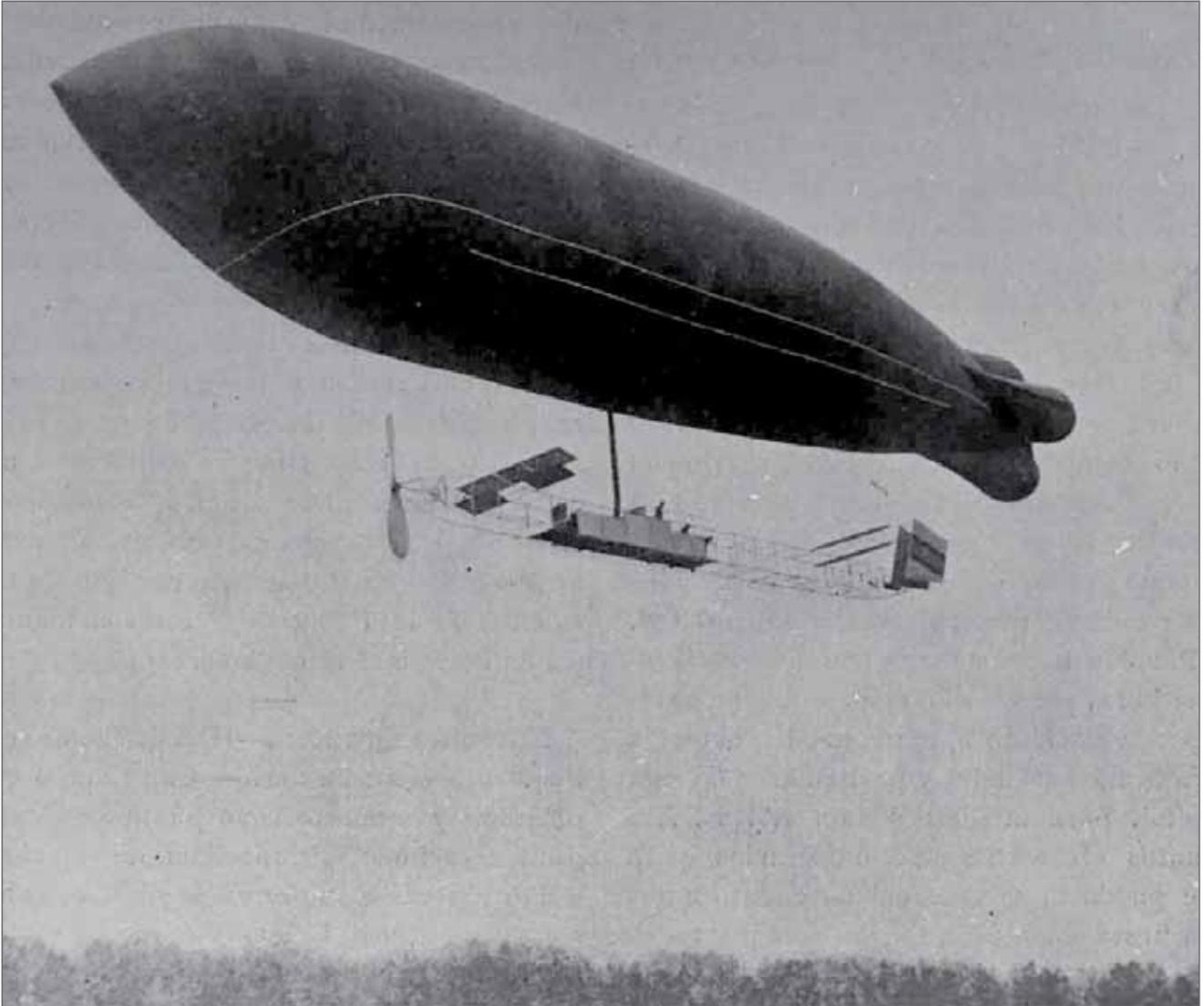
En el documento oficial del vuelo, se recordaba que ya el 27 de junio de 1889 S.M. la Reina María Cristina, madre del Rey, había realizado una ascensión en el primer globo aerostático del Ejército, para dar una prueba de su confianza en el buen hacer del Servicio, como la que acababa de dar el Rey.

PRIMERAS MANIOBRAS DEL EJÉRCITO ESPAÑOL CON INTERVENCIÓN DE DIRIGIBLE Y AEROPLANOS

Pocos días después, como demostración de que consideraba que el grado de entrenamiento de los pilotos militares ya era el adecuado, el teniente general Marina, como capitán general de Castilla la Nueva, hizo intervenir el 15 de febrero una Escuadrilla de aeroplanos mandada por el capitán Kindelán y el dirigible "España" en las maniobras de la División de Madrid. Los ejercicios simulaban un combate por la posesión del puente de San Fernando de Jarama entre la División, mandada por el general Antonio Tovar y Marcolete y otras fuerzas a las órdenes del general Carlos Prendergast Roberts; el conjunto estaba bajo el mando supremo del general Marina.



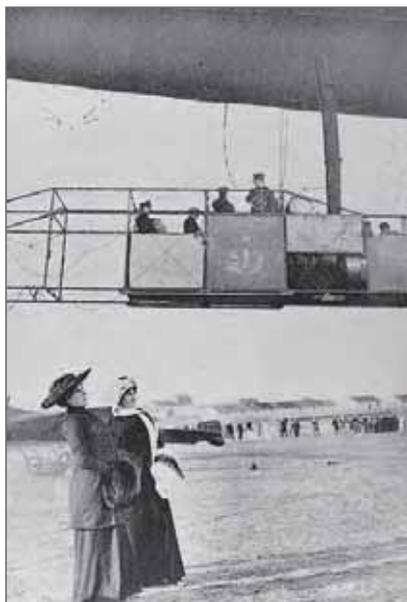
Un momento de la visita de SS.MM. los Reyes a Cuatro Vientos, el 7 de febrero de 1913. El Rey habla con el Coronel Vives y el capitán Kindelán, ambos de espaldas, ante un biplano Farman.



NUEVA VISITA REAL A CUATRO VIENTOS Y ASISTENCIA A LAS EXHIBICIONES AÉREAS

Para remachar el decidido apoyo de la familia real con sus visitas y ascensiones, el día 16 de febrero el Rey volvió a visitar Cuatro Vientos. En esta ocasión estudió especialmente las características del modelo Nieuport IV-G, del que había 2 ejemplares en Cuatro Vientos, con motor Gnôme de 50 C.V. El Coronel Vives, que acompañó a S.M., le explicó con detalle diversos aspectos del aparato, que el Rey escuchó con gran atención, ya que era un apasionado de la mecánica y la velocidad.

El 17 de febrero tenían lugar en Cuatro Vientos las pruebas del Blériot XI tándem propiedad de Leoncio Garnier, que había traído a Perreyon para dar más fuerza a sus argumentos como vendedor. La comisión de evaluación española estaba presidida por el



S.M. la Reina Victoria Eugenia y la Princesa Beatriz de Sajonia viendo elevarse el dirigible "España".

Coronel Vives. Pese a las buenas condiciones aerodinámicas del aparato, las autoridades militares debieron considerar que ya se encontraba bastante anticuado (¡sólo 4 años después del cruce del Canal de la Mancha!), porque no se adquirió ninguno para la Aviación Militar.

Durante este mismo mes de febrero se celebró en el aeródromo de la Ciudad Lineal (Madrid) un Concurso Aeronáutico internacional en el cual el Alférez alemán Otto Linenkogel ascendió a 2.800 m., logrando batir el record español de altura. SS.MM. los Reyes estuvieron presenciando el Concurso, acompañados por el Príncipe Mauricio de Battemberg, que durante su estancia en Madrid no dejó de aprovechar todas las ocasiones para satisfacer su interés por la aeronáutica. Antes de acabar el año, en el curso de otra exhibición, los espectadores madrileños pudieron contemplar por primera vez

una exhibición de acrobacia aérea, realizada por el piloto suizo Domenjoz.

Como el público español había mostrado tanto interés por la aviación, empezaron a multiplicarse las exhibiciones y festivales aéreos por toda España. En Tablada (Sevilla) había tenido lugar uno el 16 de febrero, organizado por la cooperativa de casas baratas "La Práctica" para recaudar fondos; el aviador fue el francés Tixier. Los precios de las entradas iban desde 10 pesetas el palco hasta 50 céntimos la entrada de "general". Este festival tuvo tanto éxito de público y de recaudación que el 2 de marzo se organizó otro (también con Tixier como protagonista) en el que se habían subido los precios de las entradas pero que también fue un éxito de público y económico.

CREACIÓN DE LA AVIACIÓN COMO SERVICIO INDEPENDIENTE

Como reconociendo la competencia de los aviadores militares españoles, un Real Decreto de 28 de febrero de 1913 (aparecido en la Gaceta de Madrid el 1 de marzo) creaba el Servicio de Aeronáutica Militar, con dos ramas: Aerostación y Aviación. En el preámbulo que justificaba la creación del nuevo Servicio se decía entre otras cosas: "El Servicio de Aviación, hasta ahora en período experimental por falta de recursos, podrá en breve adquirir más desarrollo, por existir ya algunos pilotos y material para maniobras y operaciones de campaña. Es indudable que el aeroplano, aun cuando habrá de sufrir modificaciones que atenúen sus defectos —ya que por la naturaleza del medio en que se mueve quizá no sea nunca posible dotarle de estabilidad y garantía absoluta—, se ha declarado como un elemento importante para el servicio de exploración y podrá con el tiempo ser susceptible de tener otras aplicaciones que ya se inician pero que aún no resultan prácticas".

Como vemos, aun considerando el primitivismo de los aparatos de la época, el preámbulo daba un amplio margen de confianza a la moderna tecnología de la época, concediéndola un voto

de confianza a pesar de tratarse sólo de una ciencia incipiente.

Es muy revelador de la clásica penuria económica el párrafo que dice: "Las naciones que disponen de grandes recursos dedican cuantiosas sumas a la adquisición de estos aparatos sin que nosotros podamos hacerlo más que en proporciones modestas, siendo de lamentar que el espíritu público no se interese en ello, como sucede en otros países, creando Escuelas y promoviendo suscripciones, que constituirían un



auxiliar poderoso si se relacionan debidamente con los elementos oficiales". Hay que recordar que la Escuela de Vuelo civil organizada por el capitán González Camó había fracasado por motivos económicos y que la Escuela Nacional de Aviación, de carácter civil, se acababa de crear en Getafe y aún no contaba más que con 4 monoplanos Deperdussin.

Para no limitar el campo de actividad de la Aeronáutica otro párrafo decía: "Para el dominio del aire no bastan, sin

embargo, los aparatos más pesados que él. Ello exige, como en el mar, la existencia de varias clases de aeronaves, con características ciertamente distintas, pero que han de concurrir a un fin común, auxiliándose mutuamente, tanto durante el período de instrucción como en maniobras y campaña. Unidos a este fin, los aeroplanos y los globos constituirán el Servicio de Aeronáutica Militar, que comprende dos ramas: Aerostación y Aviación."

Posteriormente, por Real Orden de 16 de abril del mismo año, se aprobó el reglamento para el servicio de Aeronáutica Militar.

Se nombró Director del Servicio de Aeronáutica al coronel Vives, que ejercía el mando sobre las dos ramas del Servicio: Aerostación y Aviación. A partir de este momento, la Aerostación Militar, con centro en Guadalajara, y la Aviación Militar, con centro en Cuatro Vientos, comenzaron a desarrollarse como hermanas independientes, pero con estrecha cooperación entre ambas ramas. También se nombró jefe de Aviación al capitán Kindelán.

VISITA DEL MINISTRO BRITÁNICO DE LA GUERRA

El coronel Seely, ministro de la Guerra británico que se encontraba de visita en España, había expresado más de una vez su deseo de volar en uno de los aeroplanos ingleses adquiridos por la Aviación Militar española. El 15 de marzo de 1913 Seely voló en un biplano Bristol *Boxkite*, pilotado por el capitán Eduardo Barrón.

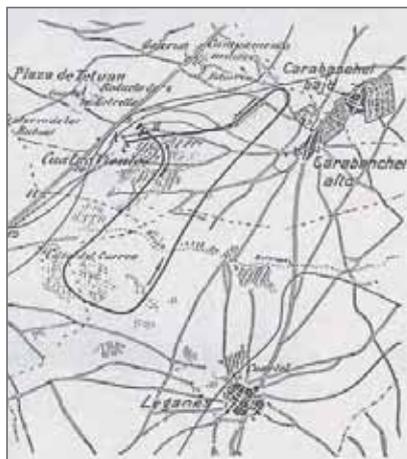
Cuando aterrizó se declaró muy satisfecho de su vuelo, que fue muy comentado por la revista FLIGHT, órgano oficial del Royal Aero Club británico. Tal vez el ministro británico tenía la intención de apoyar la compra de varios biplanos Bristol BR.7, aprovechando que era muy fácil la transición del Henry Farman al Boxkite; pero al final España decidió comprar el Lohner *Pfeiffliieger* austriaco, que era un aeroplano más potente y muy adecuado a la orografía hispánica.



En esta otra imagen de las mismas maniobras, el dirigible "España" y un aeroplano sobrevuelan un batallón de Infantería que participa en las maniobras.

SIGUEN LAS PRUEBAS DE AEROPLANOS Y EL DESARROLLO DE LA LEGISLACIÓN

Mientras tanto, el 8 de marzo el capitán Herrera había partido hacia París, para preparar la recepción en fábrica de seis biplanos Maurice Farman MF.7, con hélice impulsora detrás del piloto, y de cinco biplanos Nieuport VI M con hélice tractora. Éste era el material que se había decidido comprar a fines de 1912, cuando se consiguió la aprobación del plan de material a adquirir para crear una Aviación Militar operativa, ya que se consideraba que hasta aquel momento lo que se había creado en Cuatro Vientos no era más que una escuela de vuelo y no una Unidad lista para cooperar plena-



Croquis del itinerario de la ascensión realizada en el "España" por el Rey Alfonso XIII el 7 de febrero de 1913.

mente con el Ejército de Tierra, como ya lo hacían las Aviaciones Militares de otras naciones. El día 20 llegó a París el coronel Vives, como jefe de la comisión de compras.

El 22 de marzo Vives y Herrera ya estaban en Villacoublay, entrevistándose con Armand Gobé y Emmanuel Hellen, los dos pilotos de pruebas de la casa Nieuport. El día 24 se realizaron las pruebas de desmontaje del aeroplano para su transporte y su posterior montaje completo seguido del vuelo correspondiente, en el cual Gobé subió a 700 m. en 7 minutos y descendió en planeo con el motor cortado desde 350 m. en 1 minuto y 15 segundos. El 25 por la tarde se acordó con la casa Nieuport dejar las pruebas estáticas para el día siguiente.

El 26 de marzo, el coronel Vives se encontraba en Villacoublay, para observar las pruebas en vuelo y recepcionar oficialmente tres monoplanos Nieuport VI M con motor Gnôme Lambda de 80 C.V. destinados a Cuatro Vientos. El piloto de pruebas por parte del fabricante francés seguía siendo Armand Gobé. Las pruebas que tuvieron que superar los aeroplanos fueron varias y muy exigentes. En primer lugar se verificó la capacidad ascensional de los aparatos, que subieron a 500 m. de altura en tiempos que variaban desde los 3 minutos y 50 segundos hasta los 4 minutos y 25 segundos; después tuvieron que aterrizar en un terreno arado, en el que la profundidad de los surcos era de 30 cm. Para terminar, se desmontó uno de los aeroplanos en 11 minutos y 35 segundos, después de lo cual en 20 minutos se le volvió a montar, quedando listo para volver a despegar.

El 2 de abril el coronel Vives y los otros oficiales que formaban la comisión de recepción se encontraban en Buc, "cuartel general" de la empresa Maurice Farman. Allí, a pesar del fuerte viento, pudieron observar las pruebas en vuelo de uno de los biplanos Maurice Farman adquiridos por España. Primeramente el piloto de pruebas Bernard ascendió a 250 m. en 3 minutos; luego Fourny realizó un vuelo de 1 hora para pasar todas las demás pruebas.

El coronel Vives marchó a Gran Bretaña, donde pudo hablar con los directivos y técnicos de la casa Bristol y visitar las factorías de la firma en Milton y Larkhill. En un principio se habían encargado 5 biplanos Bristol-Coanda biplazas con motor Renault de 70 C.V.; estos aparatos recibieron en la fábrica la denominación BR.70, que luego se cambió a BR.7. Sin embargo, aunque se construyeron los 5 ejemplares, no pasaron las



Fotografía del día de las pruebas en Cuatro Vientos, dedicada por Perreyon (que ocupa el asiento posterior) a Garnier (que es el pasajero de la carlinga delantera).



El Coronel Pedro Vives Vich, primer jefe del Servicio de Aeronáutica Militar. En esta imagen está con uniforme de general de Brigada.

pruebas de recepción (a pesar de probar varios perfiles de alas e instalar una hélice cuatripala en el BR.70 n° 158) y Vives no debió quedar nada satisfecho de sus entrevistas, porque ya no se compraron más aeroplanos Bristol; en cambio luego se adquirieron los Lohner *Pfeilflieger* austriacos.

El día 10 de abril Vives ya estaba de vuelta en París y se reunió con Herrera, que no había dejado de presenciar las pruebas correspondientes. El 11 de abril el propio Maurice Farman realizó las pruebas de otro aparato. Finalmente, el 12 de abril fue de nuevo Bernard quien realizó las pruebas de un tercer aeroplano, en presencia del capitán Herrera; con la carga útil máxima ascendió a 600 m. en 6 minutos y luego cumplimentó fácilmente la prueba de 1 hora de permanencia en vuelo y las demás pruebas.

Acabadas las pruebas el coronel Vives se trasladó a Mónaco, para asistir al 2º Concurso de hidroaviones que iba a tener lugar en esta bahía. Luego regresó a Madrid antes de que tuvieran lugar las pruebas de la Copa Schneider, también en Mónaco.

El día 16 de abril firmaba el Rey Alfonso XIII la Real Orden Circular por la que se aprobaba el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar (que desarrollaba el Real Decreto del 28 de marzo), con el que se estructuraba el Servicio creado por la Real Orden del 26 de febrero. En este Reglamento se dividía la Aeronáutica Militar en dos ramas: la Aerostación, que comprendía globos cautivos y libres, dirigibles y cometas, y la Aviación que agrupaba "la locomoción aérea por aparatos más pesados que el aire".



Los Reyes presenciando el concurso aeronáutico en el aeródromo de la Ciudad Lineal, acompañados por el Príncipe Mauricio de Battemberg.

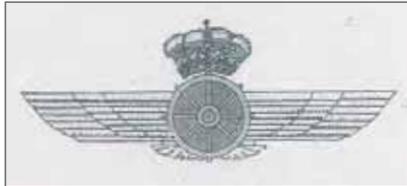
Los jefes y oficiales que pasasen al Servicio de Aeronáutica Militar (tanto como tripulaciones aéreas como para mandar las Unidades de Tropas) serían nombrados por el Ministerio de la Guerra. En lo referente a las Clases de Tropa (cabos y soldados que realizaban su Servicio Militar obligatorio) se disponía que, al hacer la distribución y destino de los cupos de filas e instrucción de los reemplazos anuales, se asignarían al Servicio "en la cuantía que las necesidades lo permitan" los que acreditaran poseer oficios de motoristas, conductores de automóviles, herreros, carpinteros, aparatistas, ajustadores, cordeleiros, ebanistas "y los que tengan el Título de pilotos civiles".

En el Reglamento se especificaban también las atribuciones del Director de la Aeronáutica, que sería considerado como un jefe de Cuerpo, designaría los cometidos de jefes y oficiales sin sujetarse a turno ninguno y repartiría el personal de Tropa, dentro de las diversas ramas y Unidades del Servicio.

El Artículo 11 creaba la Compañía de Depósito, común a todas las Tropas de Aviación y Aerostación. El Artículo 15 autorizaba a que el personal navegante perteneciera a cualquier Arma o Cuerpo del Ejército o de la Marina. Finalmente el Artículo 16 autorizaba a considerar como personal de reserva a todos los pilotos civiles que cumpliesen determinadas condiciones, con lo que el Real Aero Club de España constituía una reserva de la Aeronáutica Militar. Para adaptar las Unidades a la nueva reglamentación se crearon dos Escuadrillas en Cuatro Vientos: la 1ª con biplanos Farman y la 2ª con aviones Bristol (biplanos y monoplanos).

En el Reglamento se regulaban también las condiciones para conseguir los Títulos de Piloto de Aeroplano y Observador de Aeroplano (detalladas en los apartados D y E del Apéndice nº 1 del Reglamento), así como las gratificaciones (en el Apéndice nº 2) y los emblemas y distintivos del Servicio de Aeronáutica Militar (en el Apéndice nº 3).

Del esfuerzo en sacar partido del material con que se contaba y de conseguir como fuera preciso las piezas de repuesto necesarias, puede dar idea la noticia de que Amalio Díaz (padre de Pablo Díaz) fabricó en su carpintería una hélice con la madera del mostrador de una fonda y que, al parecer, la hélice se probó y se utilizó con éxito hasta que se rompió en un accidente. Posteriormente, la fábrica de hélices que creó Amalio Díaz fabricó en serie hélices de madera para los aeroplanos DH.4 con motores Hispano-Suiza 8Fb.



Dibujos de los emblemas oficiales que figuran en el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar publicado por la Real Orden circular de 16 de abril de 1913.

El 24 de abril el capitán Herrera volvía a estar en Francia como jefe de otra Comisión para la evaluación de otros aeroplanos. En esta ocasión la Comisión se encontraba en Mourmelon, viendo a Bathiat volar el nuevo monoplano Bathiat-Sánchez, diseñado por el hispanoamericano Sánchez Besa y propulsado por un motor Clerget. También vieron al teniente Morel en uno de estos aeroplanos ascender a 1.500m. en 7 minutos. Igualmente pudieron ver a Tetard y Labarre realizar los vuelos de pruebas de



El piloto francés Armand Gobé, que probó en vuelo los Nieuport VI M que compró España.

entrega de otros dos monoplanos. Sin embargo, la Comisión española no debió quedar muy satisfecha, porque no se compró ningún aparato de esta marca.

OTROS "RAIDS" DE PILOTOS EXTRANJEROS EN ESPAÑA

Para poder calibrar la dificultad y peligrosidad que representaba en aquellos tiempos volar en un país con la variada orografía de España y su extremado clima, bastará recordar algunos ejemplos, que la prensa internacional aireó como grandes hazañas. El 1 de abril el famoso piloto francés Brindejonc des Moulinais había aterrizado en Cuatro Vientos con su Morane. Pese a que había sufrido diversos problemas en ruta, finalmente había conseguido despegar de Burgos aquella misma mañana, realizando un aterrizaje intermedio en La Granja. El incansable piloto francés volvió a despegar el día 4 para regresar a Francia vía Barcelona, con escalas en Guadalajara y Zaragoza. Cuatro Vientos era ya una meta para muchos pilotos extranjeros. Debido a las dificultades de la orografía española, se consideraba que un viaje por España tenía mucho más mérito que viajar por las grandes llanuras europeas. Además, los problemas que habían encontrado otros arriesgados pioneros de la aeronáutica en sus viajes por la península aumentaban el acicate de estos vuelos.

Antes de acabar el mes de abril otro animoso piloto, el belga Henry Tixier, que había estado realizando exhibiciones en la dehesa de Tablada (Sevilla) decidió intentar realizar en un solo día el viaje Sevilla-Madrid, aunque fuera con una escala intermedia en Ciudad Real para repostar. Despegó de Tablada el 21 de abril a las 9 menos 5 de la mañana, pero debido a las malas condiciones meteorológicas, tuvo que aterrizar en Córdoba cuando sólo llevaba 1 hora y 5 minutos de vuelo; ya no pudo volver a despegar hasta dos días más tarde, pues tuvo que reparar una avería.

El 23 de abril volvió a despegar, con ánimo de llegar hasta Ciudad Real, repostar y seguir hasta Madrid; pero poco después de cruzar Sierra Morena, con algunos problemas para resistir las turbulencias del aire tan cerca del suelo, tuvo que aterrizar en Fuencaliente debido a un fuerte temporal. Sin embargo, en cuanto las condiciones meteorológicas lo permitieron, volvió a despegar y llegó hasta Almodóvar del Campo (que se encuentra a unos 1.000 m. de



El ministro británico de la Guerra, coronel Seely, preparándose para despegar de Cuatro Vientos en el biplano Bristol pilotado por el capitán Barrón.

elevación, considerada casi al límite para los aeroplanos de la época), donde tuvo que volver a aterrizar y esperar a que mejorase el tiempo. El 25 de abril a las 9 y cuarto despegó de Almodóvar del Campo y después de un corto vuelo de 25 minutos aterrizó en la Granja Campo de Ciudad Real.

Finalmente, el 26 de abril despegó de Ciudad Real a las 7 y 20 de la mañana. En este tramo no tuvo contratiempos especiales y aterrizó en Cuatro Vientos a las 9 y media; los profesores de la Escuela de Pilotos, con el capitán Kindelán a la cabeza, le recibieron y le agasajaron como se merecía después de su odisea ya que había recorrido unos 450 Km., superando unas condiciones meteorológicas muy adversas. De hecho, debido a los peligros que había corrido en el viaje de ida, Tixier decidió no realizar el viaje de vuelta a Sevilla por el aire. Esto nos demuestra lo peligroso que era en esta época realizar la fase de vuelos de escuela elemental en Cuatro Vientos, despegando de un campo de casi 700 m. de elevación.



El piloto Henry Tixier, que consiguió realizar el primer viaje aéreo Tablada-Cuatro Vientos.

Sin embargo estas dificultades no amilanaban a los pioneros de la aviación española, que seguían decididos a lograr su máximo desarrollo. Esto se puso de manifiesto muy pronto con la aparición de un nuevo modelo de aeroplano BCD y la llegada a Cuatro Vientos del numeroso grupo de voluntarios que formaron la 4ª Promoción de Pilotos. De este modo se consiguió pasar en la segunda mitad de este año a tener un Servicio de Aviación Militar plenamente operativo, que ya pudo enviar a Marruecos una Escuadrilla completa, con suficientes pilotos, observadores y mecánicos para realizar y mantener operaciones de guerra, antes de acabar el año 1913; esta Escuadrilla constituyó el espaldarazo definitivo para la Aviación Militar española y se vió complementada por otras tres Escuadrillas más en Marruecos en 1914. Pero esta segunda parte del "estirón" de la Aeronáutica Militar española ya corresponde a la segunda mitad de este artículo, que se publicará en un próximo número de "AEROPLANO".

Visita de AVIONES ALIADOS a España en 1919

LLUIS COROMINAS

El estallido de la I Guerra Mundial trajo como consecuencia que, durante el conflicto, España no pudiera abastecerse de aviones militares europeos, los cuales eran empleados por los contendientes.

La necesidad de disponer de aviones dio pie al surgimiento de las primeras industrias aeronáuticas, así los Talleres Militares de Cuatro Vientos, puestos de nuevo bajo las órdenes del capitán Eduardo Barrón, produjeron modelos ya en servicio prácticamente copiados y/o con algunas modificaciones. Por otro lado, Carde y Escoriaza en Zaragoza abrió una sección de construcción aeronáutica en 1915; la Compañía Española de Construcciones Aeronáuticas, CECA, en 1915 en Santander; Pujol Comabella y Cia en Barcelona en 1916 y la Hispano Suiza en 1917. Estas diferentes industrias construyeron unos pocos modelos entre 1914 y 1918, pero al finalizar la guerra, los Aliados disponían de unas aviaciones militares sobredimensionadas, con un gran excedente de aviones. Para reducir el número de estos aviones, probados en combate, organizaron viajes a terceros países donde presentar estos aparatos con el objetivo de vender la mayor cantidad posible.

En julio de 1918 se convocó en España el primer concurso de aviones españoles equipados también con motores españoles. El concurso se planteaba en tres categorías de aviones: caza, reconocimiento y bombardeo. A la categoría de caza se presentaron tres prototipos: un diseño de Barrón construido por Hispano Aviación, un Alfaró 8 construido por Talleres Hereter y otro aparato construido por Amalio Díaz en sus talleres de Getafe. A la modalidad de reconocimiento concurren un diseño Barrón por la Hispano y un Loring por parte de Talleres Hereter. A la modalidad de bombardeo se presentó un trimotor proyectado por Juan de la Cierva y construido en los talleres de Carrocería Española.

Las pruebas del concurso se realizaron en Cuatro Vientos. Las casas participantes mandaron los aviones con prisas y sin haber podido realizar previamente vuelos de ensayo a lo cual se sumó el mal tiempo en marzo de 1919, lo cual hizo retrasar las pruebas.

El resultando del concurso dio como ganador en la categoría de cazas al Hispano Barron, como desierto el de aviones de reconocimiento y el 8 de julio cuando el avión de bombardero diseñado por La Cierva realizó su primer vuelo resultó destruido.

A pesar de ganar el concurso el Hispano Barron de caza y ser adquirido por el servicio de aviación militar, este no realizó pedido alguno del caza.



AVIONES EXTRANJEROS

Pocos meses después de terminar la Guerra Mundial, vinieron a España delegaciones británicas, italianas y francesas a mostrar sus aviones, buscando un mercado donde aligerar sus stocks.

Parece que los primeros en intentarlo fueron los británicos, que bien pronto proyectaron volar hasta España con aviones militares para presentarlos a la Aviación Militar. El retraso en llevar a cabo el proyectado vuelo de varios aviones, publicado en varios rotativos ingleses, dio lugar a que en marzo de 1919 “en la Cámara de los Comunes, el subsecretario de Aviación, contestando a una pregunta que se le ha dirigido respecto a la suspensión del anunciado raíd de aviación Londres-Madrid, ha declarado que no se ha abandonado dicho proyecto, sino solo aplazado. Este aplazamiento no ha sido consecuencia de dificultad alguna que hayan podido sugerir las representaciones diplomáticas, sino que se ha considerado prudente en vista de las posibles dificultades de transporte que afectan a los preparativos que exige un vuelo de este género”¹.

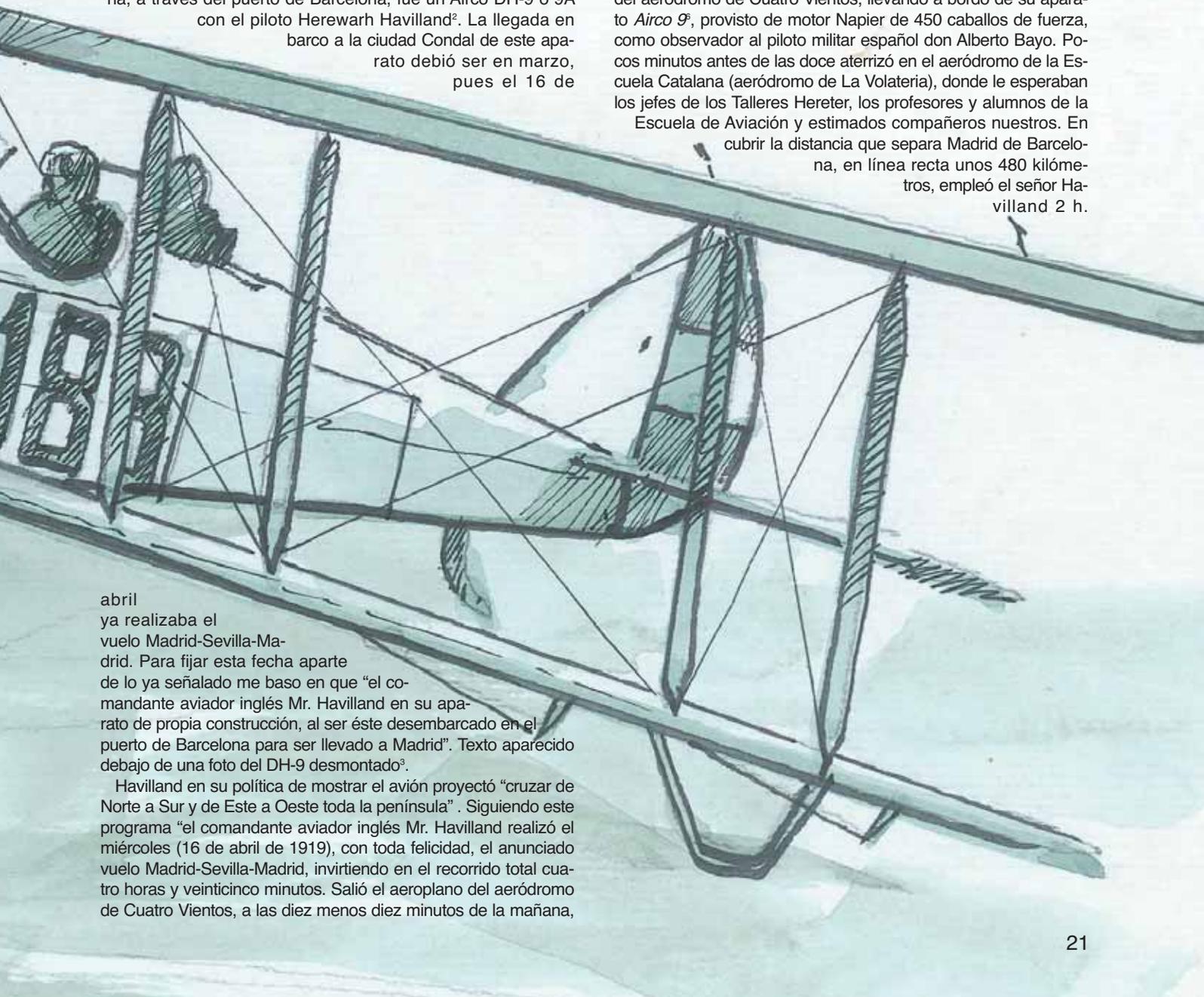
El primer avión del que hay constancia de su llegada a España, a través del puerto de Barcelona, fue un Airco DH-9 o 9A con el piloto Hereward Havilland². La llegada en barco a la ciudad Condal de este aparato debió ser en marzo, pues el 16 de

y llegó a Sevilla a las doce en punto. Acompañaba a Mr. Havilland el capitán de ingenieros señor Souza. El aparato llevaba una velocidad media de 250 kilómetros por hora, a pesar de que el viento, que azotaba de costado y a una velocidad de 60 kilómetros, entorpecía la marcha. En Sevilla fueron recibidos los expedicionarios por las autoridades, el elemento militar y numerosos pilotos. Con objeto de marcar la dirección al aparato, en el aeródromo se habían encendido hogueras, para que el humo sirviera de orientación a los aviadores. Después de repostarse de gasolina, los expedicionarios emprendieron el regreso a las tres menos cuarto, llegando sin novedad a Cuatro Vientos a las cinco en punto. Mr. Havilland dijo, a su regreso, que había volado a una altura de 2.000 metros y que el motor respondió admirablemente, no habiendo llegado a la velocidad máxima que puede desarrollar, porque el viaje era principalmente de exploración. Durante él han realizado los aviadores valiosas observaciones en puntos inmediatos a Ciudad Real, Puertollano y otras, en los cuales, a juicio suyo, se podrían establecer aeródromos”³.

Siguiendo con su programa, “el famoso aviador, emprendió otro de sus vuelos, segundo de la serie que pretende realizar” y prosigue más adelante “a las nueve y media de la mañana partió del aeródromo de Cuatro Vientos, llevando a bordo de su aparato *Airco 9*, provisto de motor Napier de 450 caballos de fuerza, como observador al piloto militar español don Alberto Bayo. Pocos minutos antes de las doce aterrizó en el aeródromo de la Escuela Catalana (aeródromo de La Volateria), donde le esperaban los jefes de los Talleres Hereter, los profesores y alumnos de la Escuela de Aviación y estimados compañeros nuestros. En cubrir la distancia que separa Madrid de Barcelona, en línea recta unos 480 kilómetros, empleó el señor Havilland 2 h.

abril ya realizaba el vuelo Madrid-Sevilla-Madrid. Para fijar esta fecha aparte de lo ya señalado me baso en que “el comandante aviador inglés Mr. Havilland en su aparato de propia construcción, al ser éste desembarcado en el puerto de Barcelona para ser llevado a Madrid”. Texto aparecido debajo de una foto del DH-9 desmontado³.

Havilland en su política de mostrar el avión proyectó “cruzar de Norte a Sur y de Este a Oeste toda la península”. Siguiendo este programa “el comandante aviador inglés Mr. Havilland realizó el miércoles (16 de abril de 1919), con toda felicidad, el anunciado vuelo Madrid-Sevilla-Madrid, invirtiendo en el recorrido total cuatro horas y veinticinco minutos. Salió el aeroplano del aeródromo de Cuatro Vientos, a las diez menos diez minutos de la mañana,



30 m. Hechas las presentaciones y saludos, los señores Pujol ofrecieron un almuerzo a los aviadores. Estos trajeron en su valija un número crecido de ejemplares de El Sol, que fueron repartidos en Barcelona antes de las tres de la tarde. Los señores Havilland y Bayo fueron invitados asimismo a almorzar en el restaurante de la Exposición de Automóviles por el presidente del comité ejecutivo de la misma, invitación que hubo de ser rehusada por la precisión y el deseo que tenían aquellos señores de regresar ayer mismo a Madrid por la vía aérea. Ofrecieron, empero, volver a efectuar el raid directo en breves días y rendir visita al Salón del Automóvil. A las tres y veinte minutos de la tarde los señores Havilland y Bayo emprendieron el regreso a Madrid. Guardándonos una deferencia, que estimamos muy singularmente, se llevaron a bordo ejemplares de La Vanguardia con objeto de repartirlos a la llegada a Madrid. El despegue que efectuaron al empezar su vuelo, fue verdaderamente sensacional, resonando aplausos de los que quedaban en tierra, como tributo de simpatía y de admiración hacia los intrépidos aviadores que nos habían favorecido con su agradable visita¹⁷.

Aparte de los dos vuelos relatados, hay constancia de por lo menos el que realizó el 5 de junio que transcurrió de la siguiente forma: "a las diez y cuarenta y cinco aterrizó en el aeródromo Gamoral el aparato inglés tripulado por el comandante Havilland. Este acompañado de D. Carlos Levisson salió de Madrid a las ocho y media. Han realizado el viaje en un solo vuelo, pasando sobre Valladolid. La excursión fue molesta a causa de la

densa niebla y del frío sufrido. El comandante Havilland se desorientó y unos instantes permaneció extraviado. El aparato trae algunas averías, que han obligado a pedir a Madrid un nuevo motor. Esto retrasará el regreso a esa capital. Los expedicionarios fueron recibidos por la autoridades y numeroso público¹⁸.

AVIÓN FRANCÉS

Por parte de Francia, el 5 de mayo de 1919 despegaba un Farman 50 del aeródromo de Brio, París, aterrizando en Cazeaut, entre Arcachon y Burdeos, de donde partió al día siguiente a las diez y media de la mañana, volando a una altura variable entre 2.500 y 3.000 metros dirección a Vitoria aterrizando en Lacua, aeródromo de la capital alavesa, alrededor de la una. Cuando aterrizó el avión, la concurrencia en Lacua era muy escasa. Más tarde y cuando el piloto Sr. George Brou y el mecánico Sr. M. Jobert se encontraban en Vitoria comiendo, comenzó a llegar gente hasta las cuatro y media de la tarde reuniendo millares de personas.

El Farman 50

Este aeroplano es uno de los cuatro vendidos por la casa Farman al gobierno español.

Es un bombardero con *carrosserie* de guerra y provisto de dos motores Hispano Suiza de 275 caballos cada uno de fuer-



za. Las alas tienen veinticinco metros de largo, y el tren de aterrizaje se halla compuesto por cuatro ruedas dispuestas en dos parejas cada una de las cuales se halla bajo uno de los motores. En el timón llevaba los colores franceses, y un signo de estar destinado al ejército español llevaba escrito a mano: armée espagnole y debajo la firma del comandante Herrera encargado por nuestro gobierno de hacerse cargo del biplano.

En Lacua

A las tres y media llegó a Lacua el aviador Garnier en un auto procedente de San Sebastián, y en compañía del funcionario del consulado inglés en dicho puerto Sr. Roca.

Los aviadores regresaron de Vitoria a eso de las cinco y poco después M. Jobert inspeccionó los motores y llenó de esencia los depósitos, preparando el aparato para su marcha. Poco después se dio la vuelta al aparato que se hallaba enfrente al hangar, y los aviadores se dispusieron a partir, lo que efectuaron con toda facilidad alrededor de las cinco de la tarde. El momento de elevarse el aparato revistió cierta emoción. Los espectadores aplaudieron a los hombres pájaros y se despidieron agitando pañuelos. El biplano describió una amplia curva a fin de orientarse y tomar altura, desapareciendo al poco tiempo entre las nubes, dirigiéndose a Madrid, que calculaba el piloto que llegaría en dos horas. La multitud se dispersó acto seguido, contribuyendo a ello eficazmente la lluvia que al poco tiempo comenzó a caer⁷⁹.

“Ayer comentábamos a nuestros lectores la salida del bimoto Farman, del aeródromo de Lacua, con dirección a Madrid. Este aparato militar de bombardeo ha sido adquirido por el Gobierno español para el servicio de nuestra aviación, después de realizadas las pruebas de recepción en París ante el comandante de la aviación española señor Herrera. El viaje aéreo de ayer del Farman era con objeto de hacer entrega a la aviación española en el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid)¹⁰⁰ y prosigue más adelante “su piloto, George Brou, y el mecánico, Jobert, han sido, juntos, equipo en la última guerra, en aparato similar al que ayer pilotaban, acreditando, en diversas operaciones, militares de bombardeo, su pericia de aviadores y su valor como soldados del aire¹⁰¹”.

Parece que este avión fue adquirido por 150.000 pesetas y participó el día 13 en la fiesta en que volaron los aparatos de la misión venida de Inglaterra.

El primer alumno del piloto francés fue probablemente el capitán Martínez Baños. También se soltó el capitán Sáenz de Buruaga.

El 14 de agosto, un F 50, parece ser que el aparato del que he-



mos hablado, pilotado por Baños y llevando a bordo al coronel Soriano, al capitán Sáenz de Buruaga, al teniente Cachón que actuaba de radio, una autentica novedad en el Servicio, y un sargento mecánico partieron de Cuatro Vientos para Maruecos. Tras una escala por avería en Valdepeñas y otra ya prevista en Sevilla, llegó a Tetuán el día 18. Este aparato fue el primer avión procedente del excedente aliado que llegó a los aeródromos del protectorado africano español. Parece que en total se adquirieron cinco Farman F 50. Este avión fue el primer polimotor que tuvo el Servicio de Aviación militar¹².

El accidente

Unos meses más tarde “el servicio aeronáutico francés organizó una expedición a España hace algunos días (se publicaba el martes 18 de noviembre de 1919), y dio aviso de que tres aparatos la emprendían, señalando al paso los puntos intermedios de descenso, para hacer provisión de lo necesario. La incursión tendría como meta Cuatro Vientos.

Para esperar a los colegas franceses fue designado el capitán Sr. Martínez de Baños, representante del Gobierno español cerca de la misión aeronáutica francesa que preside el comandante Hornient, el cual marchó en automóvil a Alfaro, uno de los puntos donde habían de aterrizar las aeronaves.

El capitán Sr. Baños salió de Madrid y llevó consigo los elementos indispensables que ofrecer a los pilotos franceses, si así lo requería cualquier desagradable contingencia.

Los tres aparatos llegaron, sin novedad al último punto señalado y donde esperaba el capitán español.

Nuestro compatriota solicitó la venia del piloto M. Agostini para montar en el Farman donde venia aquél con tres mecánicos de su país. Monsieur Agostini ofreció un puesto en el aparato al capitán Sr. Baños y el Farman se elevó inmediatamente. Poco más tarde y sobre tierras de Soria, el aeroplano cayó desde gran altura y produjo la muerte instantánea a tres de los ocupantes. Los otros dos recibieron heridas tan gravísimas, que dejaron de existir también antes de que pudieran prestárseles los auxilios reclamados a un pueblo próximo.

Los otros dos aeroplanos que se elevaron con el que tripulaba M. Agostini llegaron anteayer (día 16); uno a Cuatro Vientos directamente. El otro aterrizó a unos cien Kilómetros al Norte de Madrid.

Los aeroplanos en Alfaro

El aviador francés M. Sáinz llegó el domingo (16 de noviembre de 1919) al aeródromo de Cuatro Vientos pilotando un avión de caza de los más rápidos (se trataba de un caza

Spad seguramente el modelo 13)¹³. Había salido de Pau y a través los Pirineos a una altura de 4.000 metros.

El piloto M. Agostini abandonó Pau al mismo tiempo que M. Sáinz.

Ambos aparatos tomaron tierra en Alfaro, en el campo del Vivar: Primero descendió el Farman y luego el Spad. Este volvió a remontarse a las cuatro de la tarde y llegó anochecido a Guadalajara.

El aparato Farman voló el sábado sobre Alfaro y llevó pasajeros.

El domingo emprendió el vuelo, y por causas que no se determinan cayó en terrenos de Casas de Villaseca término de Benamira (Soria); el aparato se hizo trizas.

El primero que se dio cuenta de la catástrofe fue un aldeano, el cual marchó a Alcolea del Pinar a reclamar asistencia facultativa para los aviadores.

Al conocerse por referencias particulares el suceso en Guadalajara salió en automóvil una comisión de la Aeronáutica a prestar auxilio a las víctimas y a recoger el aparato.

Más tarde y al saberse que los cinco tripulantes del Farman habían perecido, marchó a Casas de Villaseca un camión con cinco féretros.

Hasta que llegaron detalles concretos hubo en Guadalajara gran ansiedad. Sobre todo en el Parque de Aerostación.

En el accidente murieron los pilotos Agostini y Martínez Baños, el cabo Reich y los mecánicos Volette y Godineau.

El capitán D. Angel Martínez de Baños, nació el 17 de julio de 1890 ingresó en la Academia de Caballería, el 1º de Septiembre de 1906. Obtuvo la antigüedad en su empleo de 10 de Julio de 1911.

Era piloto aviador y gozaba de una reputación envidiable. Se distinguía por su serenidad y por su intrepidez. En diversas difíciles ocasiones le acompañó el triunfo. Sus jefes y compañeros le tenían en gran consideración y estima. Socialmente le adornaban también cualidades muy atractivas.

La muerte de Martínez de Baños privó a la aviación militar española de uno de sus elementos más valiosos.

El ayudante Agostini era un piloto audaz y muy práctico. A falta de pericia, no es achacable de ningún modo el accidente que le ha costado la vida. Lo más fácil, es que el aparato quedase en malas condiciones, después de toda la noche al aire libre, y que las deficiencias no se observaran a simple vista.

Otros detalles

“Ayer (día 17 de noviembre de 1919), a las once de la mañana, pasaron por encima de Agreda dos aeroplanos, con un breve inter-

valo entre el paso de uno, y otro. Según la referencia oficial, el último fue el que cayó. El accidente debió ocurrir anochecido.

La primera noticia la tuvo el diputado provincial por el distrito de Medinaceli don Alfonso Velasco. En la referencia recibida en el Gobierno civil no se precisaba el alcance del accidente. El gobernador se disponía a salir para el lugar del suceso, en automóvil, acompañado del inspector de Sanidad y del jefe de Obras públicas. Llevarían material de auxilio. Al comprobar después que habían muerto todos los tripulantes, suspendió la salida.

De Medinaceli salió el Juzgado de Instrucción. El teniente coronel de la Benemérita ordenó la salida inmediata a las parejas de servicio en los puestos próximos. El gobernador multó al alcalde de Medinaceli en cien pesetas por no haberle dado antes cuenta del hecho.

Una referencia particular afirma que el accidente ocurrió entre los términos de Medinaceli y Benamira. Dicho sitio, es una laguna de gran extensión y profundidad indeterminada.

Los tripulantes con la poca luz, debieron confundir la laguna con un lugar adecuado para aterrizar y encontraron la muerte.

Se dice que el accidente lo motivó una avería en uno de los motores¹⁴.

“Al mediodía de ayer miércoles (19 de noviembre), con asistencia del infante D. Alfonso, el ministro de la Guerra, el embajador francés, representación del Rey, del capitán general de la región y de la familia del Sr. Martínez Baños, y con distinguido y numeroso acompañamiento, se efectuó en el cementerio de Carabanchel el entierro de los aviadores víctimas de un accidente en un pueblo de la provincia de Soria¹⁵.

En mayo-junio un Caudron G-3 con piloto francés aterrizó en Getafe, y poco después, cierto número de este avión prestaba servicio en la escuela elemental en sus instalaciones en dicho aeródromo. En diciembre de 1919 obtuvo el título de piloto elemental el primer alumno que utilizó el Caudron G-3 en su vuelo de examen. Parece que la cantidad total de ejemplares adquiridos fue de unos 18 aparatos.

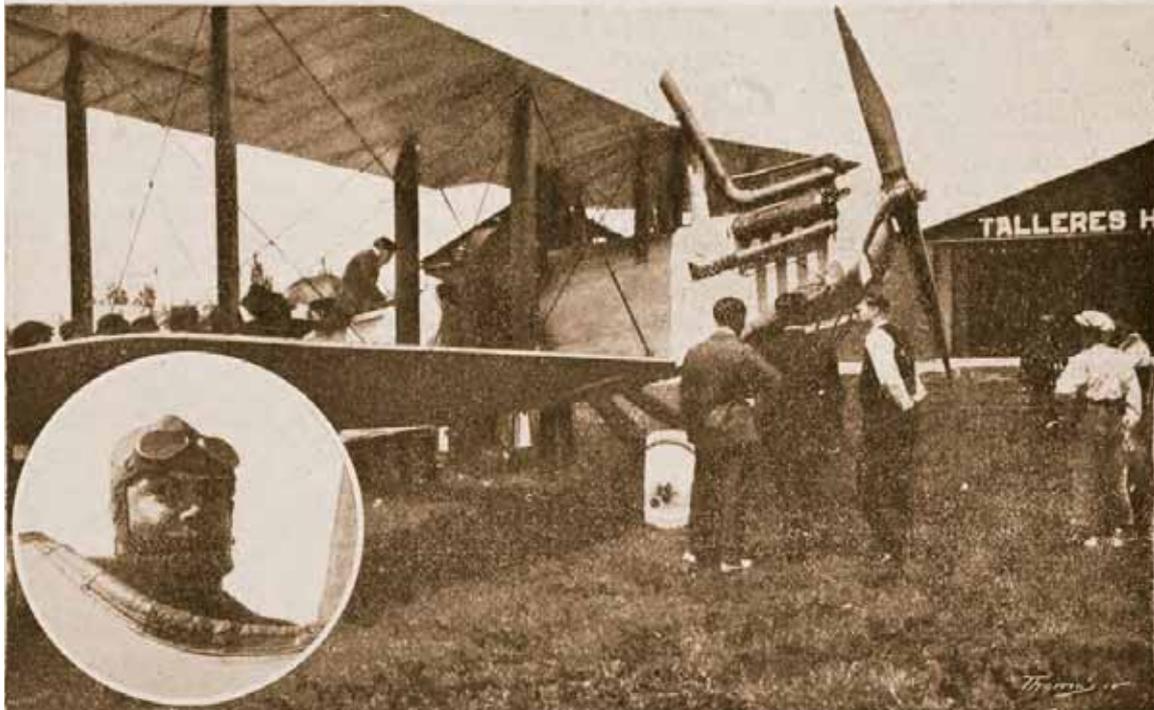
En julio, el conocido piloto francés Bernadt de Romanet trajo en vuelo a Cuatro Vientos un Breguet Br-14 A2. Parece que este avión fue regalado por el gobierno francés al Servicio de Aviación Militar. Hasta finales de 1919 se adquirieron ocho aviones. A estos aviones siguieron varios pedidos hasta un total de unos 140 Br-14¹⁶.

AVIONES ITALIANOS

Las empresas italianas al igual que otros países, vinieron a España a ofrecer sus aviones militares, así el 8 de mayo de 1919 los pilotos italianos Grassa y



Raid Madrid - Barcelona - Madrid



Biplano Havilland que efectuó el raid Madrid-Barcelona a una velocidad de 215 kilómetros por hora. En el círculo, el aviador M. de Havilland, antes de tomar tierra a su llegada.

Stoppani debieron suspender el viaje emprendido dirección a Barcelona en biplanos Ansaldo, a causa del mal tiempo, pero debían llegar a Barcelona antes del 12, fuera cual fuera el tiempo, antes del cierre de la Exposición de Automóviles.

Definitivamente "a las once y treinta minutos de la mañana (del 12 de mayo de 1919) partieron del aeródromo de Casa Ansaldo de Turín los aviadores don José Grassa y don Mario Stoppani, conceptualizado este como el mejor aviador acróbata de Italia.

Ambos aviadores pilotando dos biplanos Ansaldo, de tipo exactamente igual al que ha estado expuesto en el stand del señor Positano, en la Exposición de Automóviles efectuaron el raid, sin hacer escala alguna, de Turín a Barcelona, pasando por encima de Mónaco, Marsella, Perpignan y Barcelona, teniendo que sufrir únicamente las molestias de un viento fortísimo. Fueron a aterrizar en el Aeródromo de La Volatería, que tiene establecido en el Prat de Llobregat los Talleres Hereter.

A su llegada, saludaron a las personas que les esperaban en el aeródromo con un looping, aterrizando majestuosamente en un espacio de terreno reducidísimo.

Efectuaron el raid en tres horas y cuarenta y cuatro minutos, después de salvada una distancia de 900 kilómetros aproximadamente.

Después de un almuerzo, que les fue ofrecido en el campo de aviación, se trasladaron al Salón del Automóvil, donde fueron recibidos por la Junta de la Cámara y del Comité, y presentados por éste al alcalde y concejales, que se hallaban recorriendo la Exposición"¹⁷.

El día 13 "poco después de las seis de la tarde telefonaron del aeródromo de La Volatería a la Secretaría de la Exposición de Automóviles que Stoppani iba a emprender su vuelo.

Stoppani hizo majestuosamente su presentación en el lugar donde les esperaba un público afanoso de presenciar sus proezas. Realizó varios paseos en alrededor de la estatua de Rius y Taulet, y al pasar en diversas ocasiones por encima de ella, arrojó abundantes ramos de flores desde una altura de unos doscientos cincuenta metros, yendo a caer los ramos a diez metros de la estatua. Se remontaba y descendía por el espacio, cuan un ave. Después de realizar varios paseos del mar al interior de la ciudad y de la entrada del barrio de San Martín al Palacio de Bellas Artes, dio comienzo a una serie, que pareció inacabable, de piruetas que impresionaron soberanamente al público. Repetidas veces efectuó el looping, ó sea un salto completo de campana, en todos los sentidos, pero lo más atrevido y sensacional fueron las vueltas en espiral, lo que los aviadores llaman "barrena", ya que estando completamente derecho el aparato gira sobre sí, como si barrenase el espacio. En varias ocasiones, el público sufrió la enorme sensación de que el biplano Ansaldo caía a tierra cual hoja al desprenderse del árbol, pero Stoppani se erguía majestuosamente y reemprendía su vuelo en medio de nutridos aplausos, que no oíría porque el ruido del motor es superior al producido por el entusiasmo del público. Este agitó pañuelos y sombreros, y Stoppani, al decidir su regreso al aeródromo, saludó con la

mano al público de Barcelona. Sobre la ciudad y la montaña de Montjuic realizó nuevos loopings. Al pasar por encima del cementerio del SO, donde yacen los restos del malogrado sportsman José Maria Armangué¹⁸, el aviador italiano hizo ofrenda de unas flores que han ido a morir en santa mansión donde reposa eternamente nuestro inolvidable amigo.

Su compañero, D. Giuseppe Grassa, no pudo acompañarle en su raid sobre la ciudad, por no disponer su motor de la cantidad de aceite necesaria. En cambio, efectuó sobre el Aeródromo de los Talleres Hereter, emocionantes vuelos acrobáticos, destacándose un “bucle” con motor parado y cinco sensacionales “loopings” seguidos. Ambos al aterrizar, fueron objeto de una gran ovación, por parte de cuantos estaban en el Aeródromo¹⁹.

Según Canudas en sus memorias, el avión de Mario Stoppani era biplaza y el de Giuseppe Grassa era monoplaza y ambos aviones llevaban un motor S.P.A. de seis cilindros en línea de 225 HP²⁰.

Antes de partir para Madrid, los italianos habían llegado a unos principios de acuerdo comercial e industrial con los directivos de Talleres Hereter.

El 22 de mayo “poco después de media tarde se recibieron en Cuatro Vientos noticias de los aparatos italianos que ayer salieron de Barcelona para Madrid. Momentos después de salir de la ciudad condal, se vieron sorprendidos por una tormenta lo que les impidió terminar el raid. Uno de los aparatos tripulado por el teniente Grassa, se vio precisado de descender a poco de elevarse, muy cerca todavía de Barcelona. El otro aparato, a cargo del sargento Stoppani luchando con el temporal, pudo llegar hasta Flix (Tarragona) donde tuvo que aterrizar, a causa de una avería de motor. Regresará a Barcelona por ferrocarril, y cuando el tiempo sea favorable reemprenderán de nuevo el viaje a Madrid ambos aviones con objeto de hacer entrega del que ofrece como regalo a nuestro ejército la casa Ansaldo²¹. El 5 de junio, el piloto Mario Stoppani regresaba a Italia en el trasatlántico “Princesa Mafalda” con la intención de regresar en vuelo en breve tiempo.

El 12 del mismo mes “a las 14,20 aterrizó felizmente ayer, en el aeródromo de la Escuela Catalana de Aviación, el gran piloto italiano Mario Stoppani, el cual había partido de Torino á las 10,20 de la mañana, con un biplano «Ansaldo», de dos plazas, acompañándole en calidad de pasajero su mecánico, Grandi Tesio. Es esta segunda vez que el intrépido «as» italiano cubrió sin contratiempo alguno y en un solo vuelo, los 800 kilómetros de ruta aérea Turín-Mónaco-Marsella-Perpiñan-Barcelona. Dentro de breves días partirá Stoppani hacia Madrid, acompañándole en calidad de pasajero don Salvador Positano el cual, como agente en España de la Gio Ansaldo, de Genova, efectuara la entrega del aparato ofrecido por dicha potente Empresa industrial a la Aeronáutica Militar Española. Este aparato, lo pilotará el inteligente piloto don Giuseppe Grasa,

quien partirá con dirección a Madrid por vía aérea el mismo día y hora que su compañero Stoppani. A pesar de que el raid Barcelona-Madrid ofrece serias dificultades, por carecer España totalmente de la mas indispensable organización aeronáutica, puesto que no poseemos ni campos de aterrizaje, de ruta, ni mapas aeronáuticos, ni tan sólo medio alguno de rápida información meteorológica, tenemos confianza absoluta²².

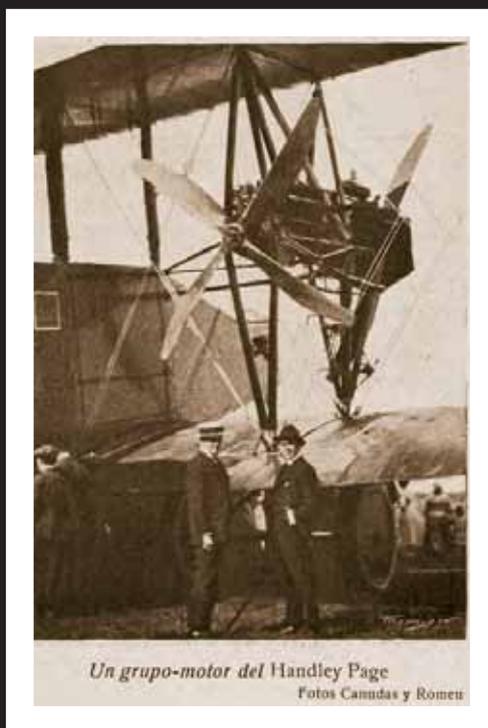
A los pocos días “a las cinco y cuarenta partió ayer del Aeródromo de «La Volatería», el aviador teniente señor Grassa, pilotando el aparato «Ansaldo» que figuró en la Exposición de Automóviles, que, como saben nuestros lectores, fue ofrecido por la casa constructora a S.M. el Rey, con destino a nuestro ejército. Después de un viaje felicísimo, aterrizó en Madrid a las ocho y cuarenta y cinco, empleando, por lo tanto, tres horas y cinco minutos, lo que constituye un excelente record. Su compañero señor Stoppani no ha podido acompañarle, por encontrarse indisuesto hace días²³.

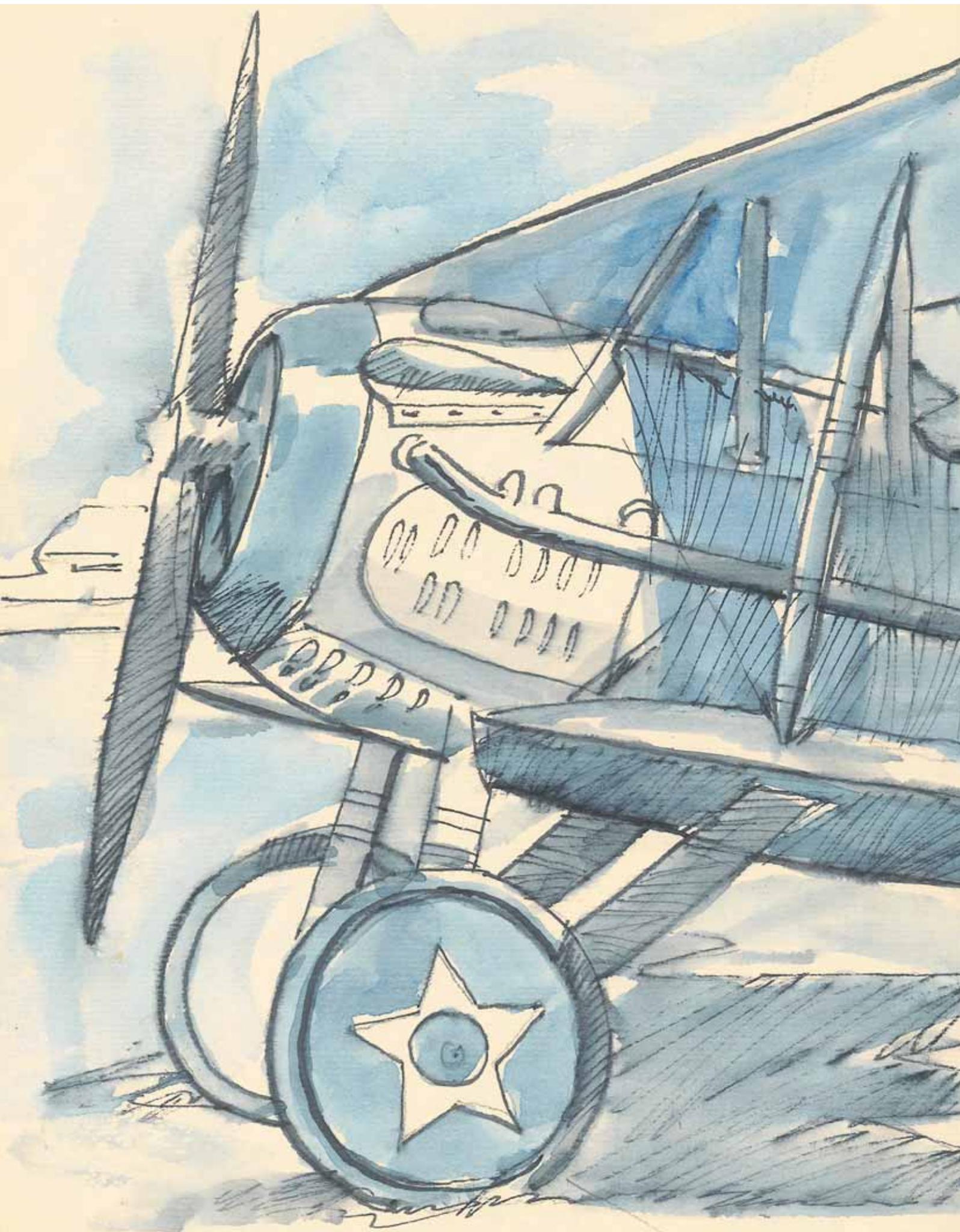
Llegado a Madrid, Grassa contó así su viaje desde Barcelona: “La intención, al salir de Barcelona, fue sólo dar un paseo, pero ante el buen tiempo que reinaba, se dirigió el vuelo hacia Madrid. Cuando el aviador Grassa voló sobre Tarragona, el aparato funcionaba maravillosamente, llevaba buena provisión de esencia, el tiempo le era favorable, y todas estas propicias circunstancias le empujaron a Grassa a continuar el viaje hasta Madrid. Pasó sobre Tarragona, Mora, Caspe y Zaragoza. El curso del Ebro le guió hasta Zaragoza, y desde allí hasta Madrid la línea férrea, que desde la altura a que volaba Grassa, dice que parecían dos líneas paralelas marcadas en el suelo con yeso. Los rayos del sol, estrellándole en los rieles de acero, producían unos vivísimos destellos, y éstos eran lo que a Grassa le parecían, por un fenómeno de altura y de luces, dos rayas

paralelas marcadas con yeso en la tierra. Casi todo el viaje lo ha hecho a 2.400 metros de altura. Para que no se le recalentaran los radiadores, paró el motor varias veces y avanzó planeando. La velocidad máxima que alcanzó fue de 200 kilómetros por hora. Ha referido Grassa que a pesar de haber volado a una altura considerable y en las primeras horas de la mañana, el calor era de asfixia y que hubo momentos en que se ahogaba. Todo el viaje lo ha hecho cubierto de sudor, sobre todo cuando volaba sobre Zaragoza. Allí cuenta Grassa que se sintió morir de calor²⁴.

El día 22 “el aviador italiano señor Stoppani se ha reunido en Madrid con su compañero señor Grassa. Ayer, después de las once, empezó a probar uno de los aparatos Ansaldo en el Aeródromo de «La Volatería». Alrededor de las doce emprendió vuelo directo a Madrid. Telegramas de la corte indican que llegó poco después de las tres²⁵.

Estas informaciones aparecidas en la prensa y la falta de ninguna nota ni información sobre los pilotos italianos en Madrid, por parte de ABC hacen pensar que tras el intento de





vuelo de Barcelona a Madrid en mayo ya no se volvió a intentar y no se realizó hasta junio, por lo tanto damos como buena esta conclusión.

A los pocos días regresaban de Madrid los dos pilotos italianos muy esperanzados por la impresión obtenida de los pilotos militares españoles en sus aviones. Stoppani se quedó en Barcelona unos dos meses y Grassa hasta finales de octubre.

En Madrid los italianos presentaron dos ofertas, los aviones suyos construidos en Italia o en Barcelona en Talleres Hereter, según el principio de acuerdo a que se había llegado.

Conseguidas algunas promesas de la Aviación Militar española que parecía dispuesta a realizar un pedido, la firma italiana planteó a la firma barcelonesa la necesidad de firmar cuanto antes un contrato provisional para poder discutir con la Aviación Militar las condiciones del contrato.

Finalmente la firma Ansaldo no llegó a un acuerdo con Talleres Hereter y el representante de la casa italiana en Madrid obtuvo un contrato por una docena de Ansaldo A-300, aumentado en seis unidades al año siguiente. Contrato que se serviría con aviones fabricados en Italia²⁶.

En julio de 1921 ya se estaba organizando una escuadrilla de Ansaldo A-300 en Cuatro Vientos, en los días inmediatamente anteriores al desastre de Anual. Los Ansaldo recibieron matrículas militares de letras con distintivo I; es decir M-MIAA, AB etc.²⁷

HIDROAVIONES ITALIANOS

En la ciudad condal se podía leer el 8 de julio “tenemos noticia de que de Italia se enviarán en breve a Barcelona nuevos aparatos para navegación aérea. Se trata de tres hidroplanos, uno tipo de caza, otro tipo escuela (doble mando) y otro tipo turismo con cabina cerrada de gran lujo y capaz para tres pasajeros, además del piloto. Estos aparatos han sido construidos por la casa que ha entregado mayor cantidad de aeroplanos de caza al ejército italiano durante la finida guerra, de concepción enteramente italiana y que han dado maravillosos resultados. Nuestro querido colega Stadium, bien informado de asuntos de aviación, hablaba hace poco de estos aparatos, al ocuparse con el interés que le inspiran los asuntos relacionados con la aviación de los modernos hidroaviones italianos”²⁸.

La llegada del hidroavión italiano se hizo esperar hasta el 25 de julio de 1919 en que “Barcelona recibe en sus aguas un hidro-avión. Tan alto honor cábele al extraordinario piloto señor Arturo Zanetti, de la marina italiana que juntamente con el piloto don Felipe Buzio, pilotando un aparato de dos plazas Macchi, realizó ayer mañana en cinco horas veinticinco minutos la extraordinaria «performance» Lago de Varese (al Norte de Milán junto a la frontera Suiza), cruzando el territorio italiano en una extensión de doscientos kilómetros aproximadamente, hasta ganar la orilla del Mediterráneo siguiendo su vuelo sobre el mar y aterrizando en nuestro puerto a las ocho de la mañana; después de realizar diversas evoluciones sobre nuestra ciudad por espacio de casi una hora que entusiasmaron a cuantos las presenciaron. Tiene indudablemente especial importancia este raid tanto por la audacia de los pilotos como por la seguridad en el

buen funcionamiento del motor; siendo un hidro-avión el aparato en que han realizado la travesía cruzaron todo el territorio italiano salvando montañas y todos los obstáculos que para dicha clase de aparatos ofrece la tierra. Este hidroavión italiano está anclado en nuestro puerto (según Canudas en La Porta de la Pau) en espera de trasladarse al astillero (Cardona)²⁹ en el que se ha puesto a su disposición un departamento a propósito para abrigarlo durante su estancia en nuestra ciudad. Los pilotos trajeron consigo varios pliegos de correspondencia y periódicos de Italia así como un especial mensaje para el delegado en España de la casa constructora, don Carlos de Carandini, quien tiene el mérito de haber colaborado en la organización de este raid, que viene a estrechar una vez más por la gran y libre vía del aire nuestra confraternidad con Italia³⁰.

Según Canudas, “el hidroavión, de flotador central de canoa, llevaba un motor Isotta Fraschini de 175 HP”. Este dato hace que creamos que se trataba de un Macchi M-8, pues no he encontrado el modelo reseñado en ninguna parte, pero el que señalo es el que más se ajusta a lo explicado.

Por otro lado según La vanguardia “dicho aparato puede llevar cuatro pasajeros y va provisto de un motor Hispano-Suiza 300 HP, desarrollando una velocidad de 190 kilómetros por hora”³¹ cuyos datos coinciden con los del hidroavión Macchi M-9ter.

Siguiendo con Canudas “los dos pilotos y Carandini habían organizado la visita con la misma finalidad que los otros pilotos ingleses, franceses e italianos: vender material de vuelo a la aviación militar española. Parece que Machi tenía buena información, pues fue de los primeros en advertir de la inminente creación de una sección de Aeronáutica Naval del Ministerio de Marina”.

El hidro Macchi con base en el hangar construido adrede en los astilleros Cardona, en la playa de Casa Antunez, a lo largo de los dos meses de su estancia en la ciudad, realizó gran cantidad de vuelos con pasajeros y demostraciones acrobáticas³². Entre los muchos vuelos, el 3 de agosto realizaron un vuelo a Caldetas donde les ofrecían una fiesta en su honor, en la cual realizaron despegues y amerizajes y vuelos acrobáticos.

El 23 de agosto volaron de Barcelona a Valencia y el 24 “emprendieron ayer el regreso de su viaje a Valencia, saliendo de la bella ciudad levantina a las doce. En el hidroavión de pasajeros provisto de motor Hispano 300 HP llevaba Zanetti el comandante señor Franco, teniente de navío señor Navarro, y al mecánico señor Pellifroni. El señor Buzio iba acompañado del alférez de navío señor Sarturius. La travesía la realizaron todos felizmente, amerizando el hidro de Zanetti a la una y cuarenta y cinco minutos y el de doble mando de Buzio a las dos en punto”³³.

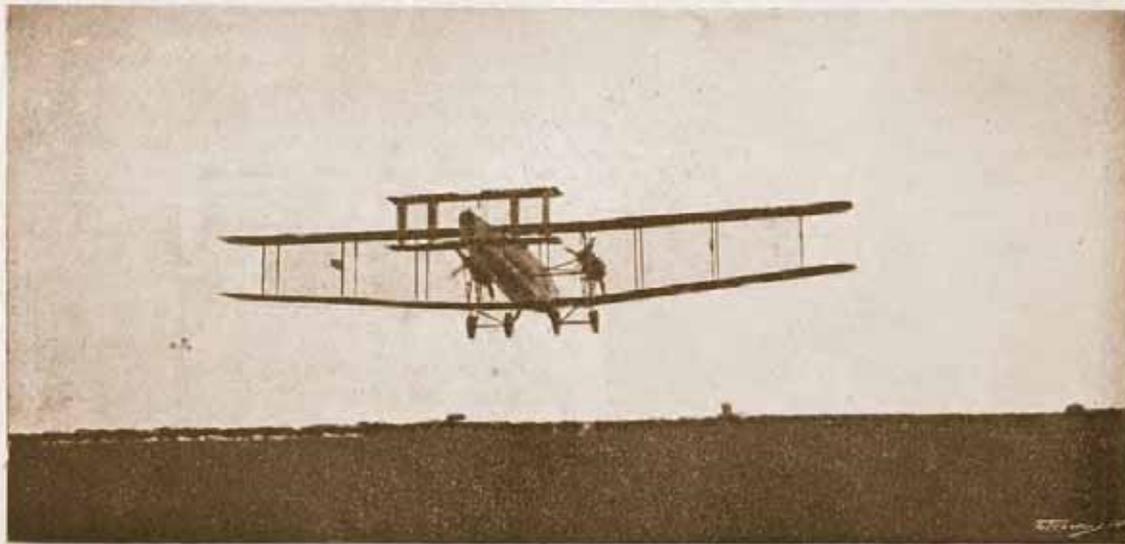
Este texto aparte de la información que aporta junto con algunos más del mismo agosto parecen indicar que hubo dos hidroaviones Macchi, los señalados por Canudas y La Vanguardia en este capítulo de los hidros italianos.

El 2 de septiembre³⁴ Arturo Zanetti y Felipe Buzio, en un vuelo directo de cinco horas cincuenta minutos llegaron a Varese, Italia, su destino, terminando así su estancia en la ciudad condal.

Hacia 1921, la Aeronáutica Militar adquirió una pequeña



El gran biplano inglés "Handley Page" en España



El avión gigante Handley Page a su llegada a Barcelona, procedente de Madrid

cantidad de hidroaviones Macchi de los tipos M-7 y M-9, de los cuales en junio de 1922 había 14 unidades en Los Alcázares³⁵.

LOS AVIONES INGLESES

Finalmente el 7 de mayo despegaban del aeródromo de Ramsey dirección a Madrid los tres aviones de la delegación británica. Veamos como fue el vuelo de estos tres aviones, un Handley Page V/1500, un Airco DH-4 y un Bristol Fighter F-2B.

El Bristol "salió de Londres a las ocho y media de la mañana y lo tripulaban el mayor Cobhre y el capitán Payne", y continua el relato "durante toda la travesía trajeron mal tiempo, sufriendo fuertes granizadas. Pasaron el Canal de la Mancha por la parte más ancha volando a una altura 6.000 pies y a igual altura sobre Francia. Con ellos venían otros dos aparatos pero suponen que habían vuelto a Londres"³⁶.

A pesar del mal tiempo el Bristol consiguió llegar a Tours a las doce y quince despegando de nuevo a la una y cinco tras repostar y descansar algo. Llegaron a su siguiente etapa en Pau a las cuatro y cuarto volviendo a despegar a las seis.

La siguiente etapa les llevó hasta San Sebastián aterrizando en el hipódromo de Lasarte a las siete y cuanta y cinco minutos y como su destino para aquella jornada era Vitoria intentaron llegar al aeródromo de la capital alavesa, Lacua, pero debieron desistir de su empeño al encontrarse con unos nubarrones que les impedían ver los montes, ante lo cual volvieron a Lasarte donde aterrizaron.

"Hoy (día 8) a las ocho y media salió de Lasarte aterrizando en Lacua, Vitoria, a las doce y media. Tras repostar volvió a despegar a la una y media dirección a Madrid"³⁷.

Una tormenta en el camino dirección a Madrid les hizo aterrizar en "Burgo de Osma donde uno de los tripulantes tuvo que ir a Madrid para llevar una magneto a reparar. Tras la reparación a medio día del 11 de mayo aterrizaron en el campo de aviación militar de Guadalajara donde "almorzaron los aviadores ingleses

con los españoles del servicio de aviación de esta escuela, de los cuales quedaron aquellos muy agradecidos por las atenciones recibidas"³⁸. Tras almorzar, el Bristol despegó de Guadalajara aterrizando en Cuatro Vientos a las cinco y minutos.

El Handley Page despegó del aeródromo inglés de Ramsey el miércoles 7 con "el propósito de los aviadores de hacer el recorrido Londres-Madrid en nueve horas y media, sin escalas, porque consideraban que llegando a Bayona es seis horas y media les quedaría gasolina para el resto del viaje en el citado tiempo. Pero el temporal que reinaba en los Pirineos les hizo detenerse en Biarritz, después de haber intentado por tres veces, y por sitios distintos, proseguir su viaje. De Biarritz siguieron a Pau al día siguiente, y de aquella población francesa salieron esta mañana (día 11) a las nueve y media"

En Vitoria, "la espléndida mañana del día de ayer (día 11) aseguraba la llegada a nuestra ciudad de los aviones que, uno en Pau y otro en San Sebastián, esperaban a que el temporal reinante calmara para poder continuar su vuelo de Londres a Madrid. Desde las primeras horas de la mañana nos hallábamos en el aeródromo de Lacua en compañía de nuestros distinguidos amigos el teniente aviador inglés W.M. Edwards y el capitán de infantería señor Cavestany, estando dispuestas las señales de indicación a los pilotos de la situación del terreno de aterrizaje, y esperábamos, disfrutando de la hermosa mañana, la llegada del primero de los aviones que habíamos de recibir. A las 11,15 se vio lejano, en el horizonte la presencia de un avión que volaba en dirección de Vitoria, y, más cercano después al aeródromo, pudimos distinguir perfectamente que era el monumental aerobús biplano inglés de bombardeo «Handley Page». El teniente W.M. Edwards, desde el centro del campo, indicó a los pilotos que llegaban a la posición del aeródromo disparando varios cartuchos luminosos, que es la señal que se ha empleado en la última guerra desde los campos de aviación. Pronto se pudo apreciar que el «Handley Page», a pesar de haber distinguido que el personal del aeródromo estaba alerta de su llegada, no pensaba aterrizar,

porque, sin perder altura, tomó rumbo hacia SO, alejándose de nuestra ciudad y aeródromo con majestuoso vuelo, impulsado por sus cuatro potentes motores que funcionaban con regularidad perfecta y funcionando normalmente. Este gigantesco avión había salido por la mañana del campo de aviación de Pescar (Pau)³⁹, llegando a Madrid alrededor de las dos de la tarde.

“Una corta espera después de haber pasado el Handley Page, y nuevamente, en el horizonte, se pudo ver que otro avión se dirigía al aeródromo. Este era un aparato «Havilland» (DH-4) que había salido de San Sebastián a las 11,20 de la mañana. Hecha por el teniente Mr. Edwards a los aviadores de este biplano las mismas señales de disparos luminosos, a las 11,45 el piloto de este aparato hacía su toma de tierra en el campo de Lacua” y prosigue con el relato “los aviadores saltaron de su aparato, estrechando la mano de su compañero Mr. Edwards, que fue el que después hizo nuestra presentación a los tripulantes del Havilland. Estos eran el capitán H. H. Square conductor, y el teniente P. Anderson, observador.

Mientras los soldados y mecánicos completaban la esencia de los depósitos del aparato, los oficiales aviadores nos referían su agradable estancia en San Sebastián y la admiración

ciudad, sobre la que volaron, al propio tiempo que ganaban la altitud necesaria para después, rápidos y seguros en su vuelo, perderse a nuestra vista en dirección y destino de Madrid, termino de su viaje por los aires.

Este aparato tiene en la nomenclatura de la aviación militar inglesa las iniciales DH-4 N° A 7927 «Havilland Biplance», tipo reconocimiento y combate, motor Rolls Royce de 275 HP, hélice 4 palas, velocidad 200 kilómetros a la hora⁴⁰.

Aquí en Cuatro Vientos se proponen permanecer tres o cuatro días.

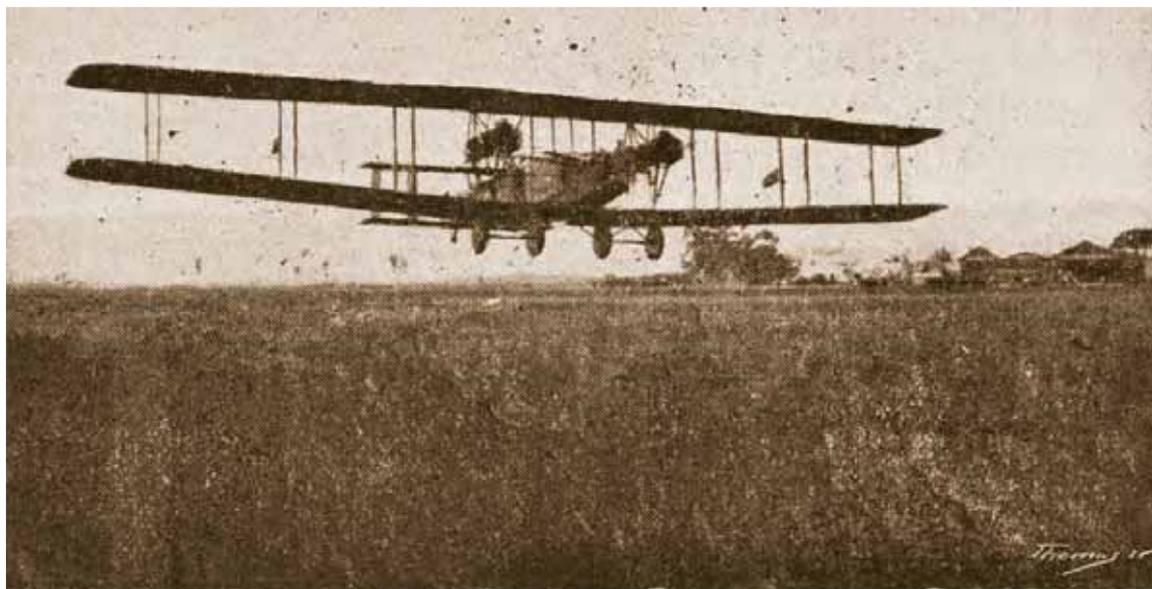
“Todos estos aviadores fueron recibidos por el coronel W. D. S. Sanday, agregado militar para la Aeronáutica de la Embajada inglesa; por los aviadores que han venido en los otros aparatos en los otros aeroplanos ingleses que ya estaban en Madrid; por el piloto inglés comandante Havilland, que tan admirables vuelos viene realizando desde hace bastantes días y que salió al encuentro de todos ellos apenas se divisaron, indicándoles la ruta del aeródromo y por el personal de la Escuela de Aviación Militar, a cuyo frente estaban el jefe de la sección de Aeronáutica militar del ministerio de Guerra, general Rodríguez Mourelo y el coronel jefe de los Servicios de Aviación Sr. Soriano.



por la bondad de su viaje desde aquella ciudad a la nuestra, hecho sobre un precioso paisaje algo boscoso y montañoso que el sol brillante y espléndido hacía más hermoso su contemplación”. Prosigue un párrafo más adelante diciendo. “Todo dispuesto para ir, estrechamos otra vez la mano, en despedida, de nuestros nuevos amigos capitán Square y teniente Anderson, que, a bordo del avión, establecían el contacto al motor para que la hélice fuera puesta en marcha.

A la 1,35 aclamados por el público que estaba en el aeródromo, perdía tierra el aparato de los simpáticos viajeros aéreos, y con vertiginosa velocidad se dirigieron hacia nuestra

Los aviadores fueron atendidos y agasajados por el personal de la Escuela y correspondieron a ello haciendo, así como el comandante Havilland, que se mostró incansable durante toda la tarde, admirables vuelos, que produjeron gran entusiasmo entre los que los presenciaron. No puede darse mayor pericia en los aviadores, ni hasta ahora se habían visto en Madrid vuelos semejantes. El experimento de rizar el rizo, y el looping the loup del que Havilland, especialmente, hace el clou de sus vuelos, lo hicieron repetidas veces con rarísima perfección. Multitud de distinguidas personas acudieron a presenciar los magníficos vuelos que realizaron los aviadores ingleses⁴¹.



El avión al emprender el viaje de regreso a Madrid

Fotos Juandó y Canudas

El día 12 el teniente Beatty llevando de observador al teniente Jeffrey despegó entre las cinco y las seis de la mañana dirección a Londres en el DH-4 en vuelo de regreso. Su intención es dirigirse a Pau; pero quiere pasar sobre Zaragoza y Jaca, para estudiar la ruta. Sus escalas serán en Pau y Tours. De esta última población quiere dirigirse directo a Londres, donde llegaron el día 13 a las seis de la tarde tras realizar las escalas previstas. Todo el recorrido eran 1.400 kilómetros cubiertos en once horas y cincuenta y cinco minutos de vuelo.

Los demás aviadores británicos no emprenderán el viaje de regreso hasta dentro de unos días, pues desean realizar aquí numerosos vuelos y asistir a los actos que en su honor preparan los aviadores militares españoles.

Vuelos en Cuatro Vientos

Tras los agasajos, la tarde del día 12 los aviadores ingleses realizaron varios vuelos con los diferentes aviones invitando a varias de las distinguidas personas que concurrieron al aeródromo a subir a los aparatos.

Para el día 13 estaba prevista una jornada de demostraciones y "desde mucho antes de la hora anunciada para la fiesta deportiva de Cuatro Vientos se había trasladado al mencionado aeródromo gran número de personas, deseosas de presenciar los arriesgados vuelos que se anunciaban. La carretera que conduce al aeródromo presentaba, a las tres y media, animadísimo aspecto. Coches y automóviles en considerable número conducían a los muchos curiosos que a Cuatro Vientos se dirigían. A las cuatro y diez minutos de la tarde salió de la estación, de Goya un tren especial organizado por el Aero Club y por la Peña conduciendo gran cantidad de viajeros. El aeródromo presentaba a las cuatro, brillantísimo aspecto. El día, verdaderamente espléndido, contribuyó al lucimiento de la fiesta. El general Rodríguez Mourelo, jefe del servicio de avia-

ción y el coronel Soriano director del aeródromo y todos los profesores y alumnos de la Escuela se encontraba en el aeródromo con la anticipación suficiente, así como los oficiales ingleses que habían de tomar parte en los vuelos. Como jefe de aeródromo prestaba servicio el comandante de ingenieros señor Vaquera. A las cuatro menos cinco se elevaba en un aparato Havilland de 250 HP con motor Rolls Royce, el aviador comandante Havilland, llevando como pasajero al ingeniero de caminos D. Juan de La Cierva, hijo del ministro de Hacienda.

El Sr. La Cierva es inventor de un aparato gigantesco de bombardeo que se construye a expensas del Sr. Vitórica y que se encuentra en uno de los hangares de Cuatro Vientos en espera de que se realicen las pruebas oficiales, que habrán de verificarse dentro de diez o doce días⁴². El referido aparato ha sido todo el construido en España y montados motores de 400 caballos de fuerza cada uno.

El aparato Havilland realizó varias evoluciones, planeando con el motor parado y dando pruebas su piloto de gran maestría,

El biplano gigantesco

De tal puede calificarse el aparato Handley Page, que ha sido uno de los que han realizado el vuelo Londres-Madrid.

Sus dimensiones son 30 metros de ala a ala por 10 de hélice a timón. Tiene cuatro motores de 375 caballos cada uno; los dos delanteros tienen hélices sencillas, y las posteriores, dobles, en forma de aspa. Pesa el aparato 13 toneladas, pudiendo transportar dos de explosivos.

En la cola tiene un puesto de observación, desde el que se arrojan los explosivos, y consta de un dispositivo especial para las ametralladoras.

Un aparato análogo al que nos ocupa hizo no hace muchas semanas el vuelo Londres-Egipto, con una sola escala, para abastecerse de esencia. El gasto de esta es de 45 galones por hora.

Puede transportar 41 pasajeros, y su velocidad máxima es de 110 millas inglesas por hora. La velocidad que trajo al venir de Londres es de 85 millas.

Las ruedas del Handley Page, en número de seis dejan un surco en el suelo de 26 centímetros.

Los preparativos para emprender el vuelo lo interesan en alto grado. Toman parte en ello 20 hombres. Para poner en funcionamiento las hélices son necesarios aparatos especiales, de los que consta el gigantesco biplano. Este es, con respecto a los aparatos ligeros, lo que es el camión con relación al automóvil de población. Aparato de carga durante la guerra, cuando hacía vuelos de bombardeo, iba acompañado de dos aparatos de caza y otros dos de defensa.

Al elevarse el Handley Page produce un verdadero huracán quitando el aire, removido por sus hélices, gorras y sombreros a 30 metros de distancia.

Pilota el Handley el mayor inglés Darley, que tiene como ayudantes a los tenientes Murria y Kilburu. De sus máquinas están encargados dos mecánicos. Su tripulación pues la integran cinco hombres.

Como detalle curioso puede citarse el de que dos motores pueden ser reparados en el aire. Tal ocurrió en el vuelo Londres-Egipto, en el que uno de los motores se averió y fue reparada la avería sin ser necesario el aterrizaje.

El primer vuelo de ayer del Handley se realizó a las cinco llevando como pasajeros a los Sres. La Cierva (hijo) y Vitorica, capitanes de artillería Sres. Stephani y Lucia, de infantería Sr. Rios, de ingenieros Sr. Manzaneque, de caballería Sres. Guzmán y Romero y teniente de infantería Sr. Bayo. En la cabina de la cola iba un operador de una casa de películas. En este vuelo, en el que se invirtieron doce minutos, paseo el aparato por encima de Madrid a muy baja altura, llamando la atención de los transeúntes que siguieron atentos las evoluciones del aparato y aplaudieron en muchas ocasiones.

En el segundo vuelo iban como pasajeros el embajador de Inglaterra, conde de Albis, señoritas Cristina Borbón y de Calderón y marqués de Someruelos. Voló también el aparato sobre Madrid a muy escasa altura. Al partir del aeródromo fue despedido con una ovación, obligada en parte a que las damas que viajando en el aparato, dieron pruebas de intrepidez.

El tercer vuelo lo efectuó el Handley Page llevando como pasajeros al embajador de Inglaterra, al general Fernández Silvestre y a dos hijos del marqués de la Mina y al redactor fotógrafo de ABC Sr. Cegrí, que obtuvo varias fotografías.

Vuelos emocionantes

Se elevó también el aparato de caza Bristol Fighter, pilotado en su primer vuelo por el capitán inglés Payne, que llevaba como observador al mayor Coe. Este aparato está reputado como el mejor en su clase. En el mismo que ayer voló, los mencionados oficiales hicieron de noche el raid Londres-Edimburgo, a 229 kilómetros por hora. Construido hace diez y seis meses, defendió Londres de los ataques de los "Gothas" alemanes.

Sus vuelos de ayer fueron emocionantes. Desde rizar el rizo hasta parar el motor y aterrizar planeando o descender sobre la hélice, todas las evoluciones imaginables fueron echas ayer por los intrépidos aviadores. En uno de los vuelos fue como observador el capitán de ingenieros D. Pío Fernández Mulero, y en otro fue de piloto el capitán Square y el teniente Anderson.

A las cinco y media se elevó un aparato tripulado por el aviador chileno O' Page. Este aparato inventado por el capitán Barrón⁴³, es uno de los más rápidos y seguros. Construido totalmente en los Talleres de Cuatro Vientos, lleva un motor Hispano Suiza de 250 caballos. O'Page hizo varias veces el looping the loop, siendo sus vuelos de indescriptible emoción. Una de las

veces se elevó a 1.000 metros, paró el motor y descendió sobre la hélice. A unos 50 metros del suelo se elevó de nuevo, ante el estupor de la muchedumbre, que le ovacionó largamente.

También voló de manera emocionante Havilland, que llevaba como pasajero a D. Camilo Amézaga.

El aparato Farman

A las seis se elevó un aparato Farman, tripulado por el aviador francés George Drou, quien llevaba como ayudante al capitán Herillis y como pasajero al general Fernández Silvestre. El aparato, de grandes proporciones, consta de dos motores de 300 caballos. Realizó muy notables vuelos; pero tuvo que aterrizar por habersele averiado uno de los engrasadores⁴⁴.

Viaje a Barcelona del Handley Page

El día 17, tal como estaba previsto, a las tres menos cuarto despegaba de Cuatro Vientos el Handley Page dirección a Barcelona, donde aterrizan en el aeródromo de La Volateria a las siete tras un vuelo de cuatro horas y cuarto sin el menor incidente, llevando varios periodistas de la prensa madrileña.

Ayer, día 18, el Handley Page, realizó un vuelo sobre Barcelona, de 40 minutos, llevando como pasajeros a don Eduardo Pujol, gerente de los Talleres Hereter; don José Canudas, director de la Escuela Catalana de Aviación, don Antonio Felipe, alumno y mecánico de la citada escuela; un operador de la Casa Gaumont que impresionó interesantes películas.

El avión llegado a Barcelona "es análogo al aparato Handley Page que hizo el viaje de Londres a Constantinopla y a la India y al que está camino de África central. Es por lo tanto hoy la última palabra de los aparatos de transporte. Este aparato ha llevado a cabo con gran éxito el viaje Londres-Madrid organizado por el gobierno británico y dentro de breve plazo regresará a Inglaterra. Un grupo de capitalistas e industriales españoles entre los que se encuentran el Banco Urquijo, de Madrid, Talleres Hereter S.A. de Barcelona, el señor Azqueta y otros de Bilbao y de Madrid, se han puesto en principio de acuerdo con la casa Handley Page para desarrollar un vasto plan de rutas aéreas, para las que, aparatos y motores serían construidos en España. Se espera que dentro de poco llegará a España un Handley Page con el que los elementos españoles estudiaran prácticamente el establecimiento del servicio comercial aéreo.

Hoy (19) seguramente saldrán para Madrid el Handley Page y los aviadores Stoppani y Grassa, estos últimos, seguramente una vez entregado el aeroplano Ansaldo al ejército español emprenderán el primero, el raid Madrid-Roma y el segundo el retorno a Barcelona⁴⁵.

El día 20, regresaba el Handley Page a Madrid, donde aterrizó a las siete y cuarenta y cinco minutos, tras un vuelo de cuatro horas y cuarenta y cinco minutos, llevando como pasajeros al duque de Dúrcal y conde de Albiz, el teniente piloto Sr. Morenez, el vizconde de Aleson, capitán Sr. Llarrocha y D. Jorge Loring, así como muchas cartas, todas ellas franqueadas con sellos de correo.

El regreso

"Del aeródromo de Cuatro Vientos salió ayer mañana (jueves 29 de mayo), a las nueve y media rumbo a Inglaterra, el gigantesco aeroplano inglés Handley Page, tripulado por el mayor Darley. Como se sabe acompañan al gran piloto británico, el teniente A.C. Kilburn, el observador teniente Murria y tres sargentos mecánicos⁴⁶ y siguiendo su ruta "sobre Burgos se le vio a las once y media de la mañana; sobre Vitoria, a las doce y cuarto, a escasa altura, y sobre San Sebastián a las doce y cuarenta y cinco. Atravesó esta población a mucha velocidad y altura considerable⁴⁷. Prosigamos el relato del viaje "al llegar a las cercanías de Biarritz rompióse un tro-

La hidroaviación en Barcelona



El hidroavión Macchi, que ha efectuado el raid Verona-Barcelona en cinco horas

Foto Vela

cito de pala de una de las dos hélices delanteras; la astilla dio contra un ala y produjo un desgarrón en la tela, y el piloto, hallándose cerca de una extensa playa, decidió aterrizar para reparar la avería, tomando tierra tranquilamente cerca de las olas; al poco rato comenzó a subir la marea (muy importante en el Cantábrico) y antes de poder retirar el aparato se halló en medio de las aguas, que le rodearon completamente. Esta es la verdad de la fantástica caída en el mar que ha publicado nuestra Prensa⁴⁸.

Tras estos vuelos, en la aviación militar española sirvieron unas 45 unidades de DH-4, y unas 136 del DH-9A a partir de 1920. De los Bristol F2B sirvieron unos 64 a partir de 1921⁴⁹.

Tal como se ve a lo largo del texto, la visita de estos aviones fueron acompañados de compra de aviones extranjeros sin producirse en serie ninguno de los aviones del concurso de 1919. La adquisición de estos aviones fue motivada por factores económicos, a pesar de ir en contra de la industria aeronáutica española, y no fue la única vez que sucedió.

¹La Vanguardia, 12 de Marzo de 1919.

²Hermano del diseñador de aviones Havilland.

³Stadium N° 298 del 3 de mayo de 1919, pag. 7.

⁴La Vanguardia, 19 de abril de 1919

⁵La Vanguardia, 19 de abril de 1919.

⁶Airco DH- 9.

⁷La Vanguardia, 6 de mayo de 1919.

⁸ABC, 5 de junio de 1919

⁹La Libertad, 8 de mayo de 1919

¹⁰La Libertad, 8 de mayo de 1919

¹¹La Libertad, 8 de mayo de 1919

¹²Aviones militares españoles, Jose Warleta Carrillo, IHCA, pag. 66

¹³Aviones militares españoles, Jose Warleta Carrillo, IHCA, pag. 164

¹⁴ABC, 18 de Noviembre de 1919

¹⁵ABC, 20 de Noviembre de 1919

¹⁶Aviones militares españoles, Jose Warleta Carrillo, IHCA, pag. 60 y 62.

¹⁷La Vanguardia, 13 de mayo de 1919.

¹⁸El doctor José Maria Armangué, aficionado a la aviación fue invitado a volar por Salvador Hedilla para acabar de convencerle de que realizara el curso de piloto. El vuelo tuvo lugar el 30 de octubre de 1917, vuelo que acabó en accidente mortal pereciendo Hedilla y Armangué.

¹⁹La Vanguardia, 14 de mayo de 1919.

²⁰Historia de la aviación de Cataluña, Edicions la Magrana, Joseph Canudas, pag. 60

²¹ABC, 23 de mayo de 1919.

²²La Vanguardia, 13 de mayo de 1919.

²³La Vanguardia, 22 de junio de 1919.

²⁴La Vanguardia, 23 de junio de 1919.

²⁵La Vanguardia, 23 de junio de 1919

²⁶Historia de la aviación de Cataluña, Edicions la Magrana, Joseph Canudas, pag. 60, 61 y 62.

²⁷Aviones Militares Españoles, IHCA, José Warleta Carrillo, pag. 81

²⁸La Vanguardia, Martes 8 de julio de 1919.

²⁹La Vanguardia, lunes 6 de agosto de 1919.

³⁰La Vanguardia, sábado 26 de julio de 1919.

³¹La Vanguardia, martes 19 de agosto de 1919.

³²Hemos podido constatar que el 31 de julio voló a las Srtas. Angeles y Josefina Matéu y Pio, hijas del presidente de La Hispano Suiza, el sábado 2 de agosto les correspondió el turno al ingeniero Sr. Buzio, luego al Sr. Vallmitjana del diario La Publicidad, luego al periodista Sr. Gorrinos y por último al teniente de la marina italiana Sr. Emilio Carandini que representaba al agregado naval de la Embajada de Italia; el martes 5 de agosto volaron durante 45 minutos al cronista deportivo del rotativo El Sol y miembro de la junta directiva del Real Aero Club de España, Sr. Ricardo Ruiz Ferry; el domingo 10 de agosto los dos pilotos italianos realizaron maniobras acrobáticas así como amezajajes y despegues frente a la población de Badalona en plena fiesta mayor; al domingo siguiente las evoluciones de los italianos fueron el broche de oro

del primer campeonato bancario de natación que se celebraba en Barcelona; el lunes 18 Zanetti voló al comandante Franco, al alférez de navío Sortorius, al delegado de la casa constructora Sr. Carandini y al Sr. Feliu, secretario de la ponencia municipal de aviación del ayuntamiento de Barcelona.

³³La Vanguardia, lunes 25 de agosto de 1919.

³⁴La Vanguardia, miércoles 3 de setiembre de 1919.

³⁵Aviones Militares Españoles, IHCA, José Warleta Carrillo, pag. 89

³⁶ABC, 9 de mayo de 1919.

³⁷ABC, 9 de mayo de 1919.

³⁸ABC, 12 de mayo de 1919.

³⁹La Libertad, lunes 12 de mayo de 1919.

⁴⁰La Libertad, lunes 12 de mayo de 1919.

⁴¹ABC, 12 de mayo de 1919.

⁴²Se refiere a las pruebas de vuelo que debía realizar para el concurso de aviones militar, el bombardero diseñado por Juan de La Cierva.

⁴³Este avión es el Hispano Barron de caza que presentado al concurso de aviones militares de 1919 quedo vencedor en la categoría de caza.

⁴⁴ABC, 14 de mayo de 1919.

⁴⁵La Vanguardia, 19 de mayo de 1919.

⁴⁶ABC, viernes 30 de mayo de 1919.

⁴⁷La Vanguardia, 30 de mayo de 1919.

⁴⁸Stadium, N° 300 del 7 de junio de 1919, pag. 12

⁴⁹Datos sacados de Aviones militares españoles, IHCA, Jose Warleta Carrillo, pag. 71, 77 y 86.

1923. Jornadas de Tizzi Assa: un ejército entre la espada y la pared

ENRIQUE GUDÍN DE LA LAMA
Doctor en Historia Contemporánea

A finales de mayo y comienzos de junio de 1923, se sucedieron una serie de ataques rifeños contra las posiciones avanzadas españolas de las estribaciones del Rif, en torno a Tizzi Assa. No fue un simple episodio de la guerra de Marruecos. Lo que hubo en juego aquellos días no se calibró en su momento porque al final no se perdió nada. Pero fue a costa de un buen puñado de acciones heroicas que, ironías de la historia, han quedado arrumbadas a un segundo plano.

En su génesis estuvo Annual, una tragedia de tal envergadura que marcó y condicionó la política española desde los años 20 hasta ya entrada la II República.

El Desastre dejó al descubierto a unos políticos más preocupados por su supervivencia política -y en algunos casos civil- que por gobernar. Dos años de vida pública centrados en cargarle la culpa al otro condujeron al país al colapso.

Cuando en mayo de 1923 llegó la crisis de Tizzi Assa -qué hacer con aquella posición seriamente amenazada por los rifeños-, el entonces gobierno liberal llegó al contrasentido de ordenar al ejército de Melilla que realizase los convoyes de abastecimiento y protección de la posición sin disparar.

Esa orden debió causar perplejidad entre los cuadros de mando de la Comandancia de Melilla. Estaban entre la espada (la amenaza constatada de un ataque inminente de Abd el Krim) y la pared (la prohibición expresa del gobierno de no dar respuesta armada a esa amenaza).

Sin embargo, el camino que se había recorrido para llegar a ese punto había sido largo, aunque preciso. No habría llevado a ningún otro lugar.

LA POLÍTICA ESPAÑOLA ENTRE ANNUAL Y PRIMO DE RIVERA. LAS RESPONSABILIDADES COMO ARMA POLÍTICA

Desde que el 4 de agosto de 1921, el Congreso decidió constituir una comisión de investigación, la exigencia de responsabilidades por lo sucedido en Annual progresó en espiral hasta el desmoronamiento político de la sociedad española durante el verano de 1923.

Los políticos críticos con el Ejército, argumentaban que éste, desde el comienzo de la Restauración, estaba resultando costoso, intervenía mucho en política y, sin embargo, en su función específica -la guerra-, había fracasado estrepitosamente.

Dentro del propio Ejército también había división. Las reivindicaciones de las Juntas Militares -principalmente que se mantuviese la escala cerrada para los ascensos- habían calado hondo, creando un ambiente de enfrentamiento entre defensores y detractores de esa política.

Hasta septiembre de 1923 se sucedieron en España cuatro gobiernos que tuvieron las *responsabilidades* como eje de sus políticas... y de las crisis que los hicieron caer. Los tres primeros estuvieron presididos por conservadores: Allendesalazar, Maura y Sánchez Guerra, y desde diciembre de 1922 gobernaron los liberales con García Prieto.

LAS RESPONSABILIDADES EN EL EJÉRCITO: JUNTEROS Y AFRICANISTAS, EL INFORME PICASSO, LA ACTUACIÓN DEL CONSEJO SUPREMO DE GUERRA Y MARINA

Al igual que sucedía en la vida política, la vida militar giró durante esos años alrededor de las responsabilidades de Annual. Las actitudes sobre lo que sucedió, sobre sus causas y los remedios que había que haber puesto, eran variadas... y difíciles de conciliar. Las pugnas y enfrentamientos entre jefes y oficiales fueron constantes a lo largo de ese tiempo.

El general Picasso fue el encargado de investigar las causas del Desastre. En agosto de 1921 se trasladó a Melilla para interrogar a los oficiales que habían in-



tervenido, y regresó a Madrid el 23 de enero de 1922 con abundante documentación. El 18 de abril entregó al Consejo Supremo de Marina y Guerra el expediente y un resumen final elaborado por él mismo.

En paralelo al expediente que elaboraba Picasso se pusieron en marcha en Melilla los mecanismos propios del Ejército: consejos de guerra que averiguasen y dictaminasen sobre la actuación de los jefes y oficiales en aquellos días.

Las Comisiones Informativas desempeñaron un papel determinante en el desenvolvimiento de ambos procedimientos. Habían nacido hacía pocos años, en 1917, para poner fin al favoritismo en los ascensos y recompensas militares. Poco a poco fue creciendo su presencia en el Ejército y su poder ante los distintos gobiernos y ante el Rey.

Había una Comisión por cada Arma del ejército, con un representante en el Ministerio de la Guerra. Su principal tarea era exigir que se respetase la escala cerrada.

Lógicamente, ese planteamiento no era compartido por buena parte de los militares de Marruecos. Entre otras cosas porque suprimía una de las más elementales motivaciones para el combate.



Las diversas circunstancias generadas por el Desastre propiciaron que saliesen a la luz las rencillas que hasta entonces habían permanecido latentes.

En los primeros momentos, por ejemplo, y con la sociedad española todavía aturdida por el Desastre, algunos generales -Burguete, Luque, Weyler- no tuvieron inconveniente en criticar abiertamente desde la prensa los planteamientos con que se habían llevado a cabo las operaciones militares. El ministro de la Guerra tuvo que prohibir a los militares todo comentario público y crítica de las operaciones. Burguete volvió a hacerse notar poco después al protestar por el nombramiento de Cavalcanti como Comandante General de Melilla, más moderno que él en el empleo.

La campaña de reconquista resultó también ser fuente de enfrentamientos. El convoy a Tizza del 29 de septiembre y la ocupación de Zeluán dos semanas después, se volvieron contra sus protagonistas: Cavalcanti y Cabanellas acabaron pagando las decisiones y manifestaciones contrarias a las Comisiones Informativas que hicieron aquellos días.

Cuando el ministro de la Guerra hizo un proyecto de recompensas para jefes y oficiales que habían intervenido en la campaña de reconquista, las Comisiones lo frenaron exigiendo que no hubiese recompensas hasta que no se averiguasen y depurasen las responsabilidades llegando hasta las más altas jerarquías.

Mientras se esperaba el dictamen del fiscal al informe Picasso, en mayo, estallaba una nueva polémica. El coronel Riquelme, escribía un artículo defendiendo que en su momento hubo posibilidades de haber socorrido Monte Arruit y que él había presentado un plan para conseguirlo. Inmediatamente replicaron Sanjurjo y Berenguer negando la veracidad de esas declaraciones. Las acusaciones fueron subiendo de tono y hubo de nombrarse un tribunal de honor para dilucidar el caso.

A comienzos de julio, el fiscal militar remitió al Consejo Supremo de Guerra y Marina su informe sobre el expediente Picasso. A la vista de él, el Consejo decidió procesar al general Berenguer, al general Navarro y a otros jefes y oficiales de la Comandancia General de Melilla que no había considerado el general Picasso.

Berenguer presentó, una vez más, su dimisión, que le tuvo que ser aceptada.

Las consideraciones del fiscal y del Consejo en sus escritos eran otras tantas manifestaciones de las desavenencias que había en el ejército. Berenguer se quejó más adelante en la prensa de que fuese "el general Aguilera, que era capitán general de la 1ª región cuando se enviaron los primeros refuerzos a Melilla, a raíz de la catástrofe, y, por consiguiente, el responsable de la deficiente, casi nula y mala instrucción que llevaban estas fuerzas, sea el que vaya a juzgarme ahora".

También se enfrentó con él en el Senado. En la sesión del 14 de julio de 1922, Berenguer daba cuenta de su gestión como Alto Comisario en los días de Annual y se quejó de que su procesamiento se hubiese decidido a espaldas del gobierno. Estaban presentes Sánchez Guerra y Aguilera, que entraron al debate, dejando claro, efectivamente, que la decisión se había tomado al margen del gobierno.

La tramitación del expediente por el Consejo Supremo de Guerra y Marina impulsó la reactivación de los procedimientos judiciales que se seguían en los tribunales militares de Melilla. La Auditoría de Melilla no se había constituido hasta enero de 1922, y en julio sólo se había finalizado un proceso de los 58 iniciados.

Esa reactivación y la ampliación de los procedimientos hizo que aflorase de nue-



La revista Nuevo Mundo recoge en su número de 25 de noviembre de 1921 uno de los momentos de la pugna entre junteros y africanistas. Cabanellas relevado por mostrar su indignación a la vista de lo que se encontró en Zeluán y Araujo -presidente de la junta de Infantería-, que rindió sin resistencia su posición en los días de Annual.



Cavalcanti y Cabanellas, protagonistas junto con Sanjurjo de la campaña de reconquista de otoño de 1921 - Nuevo Mundo 16 de diciembre de 1921.

Modelos de aeroplanos con los que contaban las escuadrillas de Melilla en mayo de 1923: Bristol F-2B; De Havilland DH-4; De Havilland DH-9; Martinsyde F-4. Dibujos de Juan Abellán.





Protectorado de España en el norte de África; Campamentos y posiciones de las jornadas de Tizzi Assa.



vo el malestar en el ejército. El general Olaguer dimitió como ministro de la Guerra y optó por tomar su cartera el propio presidente del gobierno que, inmediatamente recordó a los oficiales que estaban prohibidas las manifestaciones a los medios de comunicación.

Y para sustituir a Berenguer en la Alta Comisaría se designó al general Burguete, que enseguida hizo manifestaciones públicas sobre su criterio restrictivo en cuanto a la presencia militar en Marruecos. La misión del ejército debería quedar reducida prácticamente a tareas de patrulla.

Sin embargo, a finales de agosto, Burguete le planteó al gobierno llevar a cabo la ocupación de Tafersit, Buhafora, y aún mejor: Tizzi Assa, que tenía particular importancia para realizar posteriores avances hacia Alhucemas.

Consiguió que el gobierno le autorizase esa operación y la llevó a cabo a finales de octubre de 1922 con bastantes más dificultades y problemas de los que había previsto.

También la Legión se vio envuelta en las discordias. Se intentó desvirtuarla con algunas medidas. Burguete la alejó de los escenarios de combate. Millán Astray fue apartado de su mando en varias ocasiones y las Comisiones lograron que se le impusiese la escala cerrada. Ya harto, Millán Astray, el 10 de noviembre de 1922, poco antes del comienzo de las sesiones de Cortes, dio a la prensa una carta en la que pedía su separación del Ejército por las presiones que estaba sufriendo de las Comisiones Informativas.

En cuanto al expediente Picasso, había saltado a la sociedad y a la política con la decisión del Congreso el 19 de julio de nombrar una comisión de diputados que lo estudiase. Las conclusiones de esa comisión fueron el principal punto de interés de la apertura de las Cortes.

Además, el Consejo Supremo de Justicia Militar había continuado investigando. El 3 de octubre presentó acusaciones contra cerca de 80 oficiales de los que sólo nueve eran altos mandos. Pero la medida no satisfizo a la opinión pública. Los grupos políticos de oposición pedían una investigación completa de los actos de gobierno y de la intervención del Rey en los acontecimientos que condujeron al Desastre.

El 16 de noviembre de 1922, los diputados de la comisión expusieron sus votos particulares. Prieto, por el partido socialista, pedía la separación del ejército y procesamiento de los generales Berenguer y Navarro, y declaraba responsables al gobierno de entonces con todos sus ministros, y al siguiente, el de Maura. El dicta-



men de los liberales, por boca de Alcalá-Zamora era similar, pero concretaba las responsabilidades en el ministro de la Guerra, el de Estado y el presidente del Consejo. Por su parte, los conservadores consideraban que la responsabilidad era sólo militar, y el ámbito para exigirla eran los tribunales militares.

A partir de ese momento comenzó un debate en el Congreso que fue subiendo de tono hasta provocar la dimisión del gobierno.

El 7 de diciembre comenzaba un gobierno liberal. El año 23 contemplaría cómo el ámbito político no era capaz de solucionar el problema de las responsabilidades ni de dar una solución eficaz al protectorado.

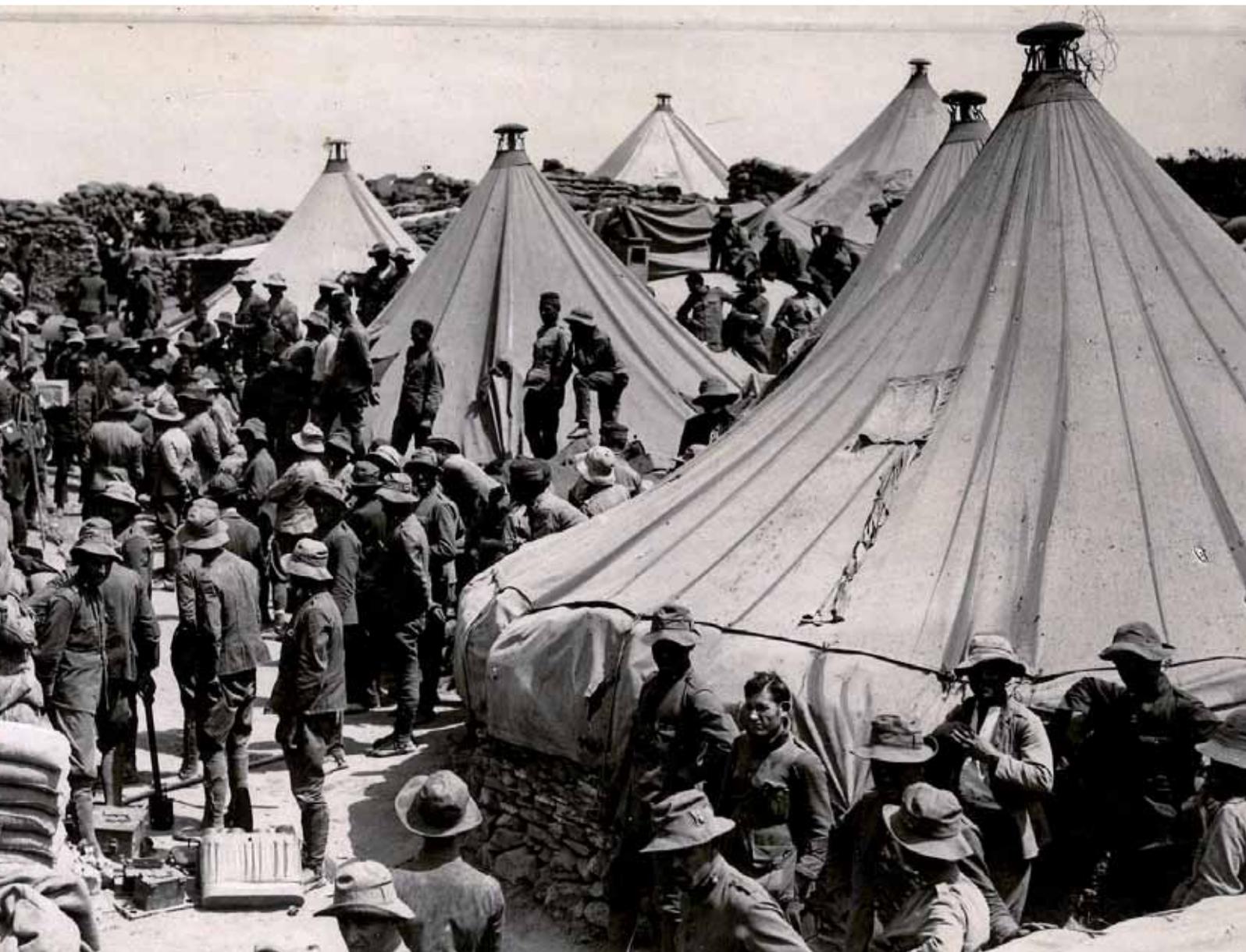
LA SITUACIÓN MILITAR EN MARRUECOS DESDE ANNUAL

A pesar de todo, la mayor parte de los políticos reconocían que España debía recobrar su posición en Marruecos, pero la esperaban que pudiera realizarse sin grandes dispendios, sin grandes sacrificios en hombres y dinero.

Por su parte, los oficiales del ejército de Marruecos confiaban en que un ejército profesional bien provisto, con una buena planificación y realización de las operaciones, daría sus frutos. Si los políticos desposeían a la milicia de hombres y dinero y esperaban que luchara en África, estaban deliberadamente sacrificando las opciones que había en Marruecos. Y el motivo no era otro que el miedo a la reacción negativa de la sociedad.

Después de Annual, el general Berenguer continuó de Alto Comisario y bajo su dirección se hizo la reconquista del territorio perdido: el 17 de septiembre se entraba en Nador y el 29 Cavalcanti intervenía en el combate de Tizza; el 5 de octubre Sanjurjo llegaba a Atlaten; el 10 se colocaba de nuevo la bandera de España en lo alto del Gurugú; El 14 se recuperaba Zeluán y el 24 de octubre, Monte Arruit. El 21

*Posición de Tizzi Assa
(AGA).*



de diciembre se pasaba el río Kert. Y, por fin, el 10 de enero de 1922 se recuperaba la posición de Drius regresando así a línea desde la que había partido Silvestre en la aventura hacia Alhucemas que terminó en Annual.

La situación estaba restablecida.

El 6 de febrero Maura convocó un Consejo de Guerra en Pizarra (Málaga) para decidir los siguientes pasos que habría que dar en Marruecos. Asistieron los ministros de Estado, Guerra y Marina, el Alto Comisario y los jefes de los Estados Mayores del Ejército y la Armada. Se tomó la decisión de operar en Yebala hasta reducir al Raisuni; permanecer en la línea alcanzada en el sector oriental y también realizar un desembarco en Alhucemas.

Esos proyectos no se llevaron a cabo. A comienzos de marzo cambiaba el gobierno y con él la política marroquí. Los partidos de oposición y la prensa presionaban para que se abandonase el territorio. Lo que se había pensado en Pizarra, quedó anulado. Únicamente se llevó a cabo la operación sobre Tazarut en mayo con el objetivo de tomar prisionero al Raisuni, pero no se consiguió.

La siguiente operación importante fue la ocupación de Tizzi Assa a finales de octubre de 1922, con Burguete en la Alta Comisaría. Se hizo de manera desorganizada. Con un adversario no especialmente duro, el objetivo se logró con varios días de retraso y bastantes más bajas de las previstas inicialmente. A ello había que sumar el hecho de que la posición se encontraba en el interior de una cabila no sometida y la inquietante posibilidad de que la imagen de debilidad que había dado el ejército español alentase a las cabilas vecinas a mostrar su hostilidad.

En cuanto al servicio de aviación de Melilla, el año 22 había supuesto un enorme empujón. A lo largo de todo el año se fueron incorporando nuevos medios y hombres de forma que un año después de la operación de Tikermin, se habían multiplicado por cuatro los medios con los que contaba un año antes. Tenía en plantilla 60 aparatos distribuidos en: un grupo de tres escuadrillas *Havilland* con motor Rolls; un grupo de dos escuadrillas *Bristol*; una escuadrilla *Havilland* con motor Napier; una escuadrilla de caza *Martinsyde* y dos escuadrillas de hidroaviones Savoia.

El entusiasmo al que había dado lugar la campaña de reconquista hizo que, en cuanto se presentaba alguna oportunidad, por remota que fuese, los aviadores intentasen mostrar su valía. Sin embargo, las oportunidades, aunque señaladas, fueron pocas.

En enero, las escuadrillas cooperaron en la reconquista de Dar Drius. Los meses siguientes participaron en una serie de ataques en respuesta al hundimiento del mercante Juan de Juanes frente a Alhucemas. En abril, apoyaron la toma de Dar Quebdani. Ese mes, durante las operaciones para la pacificación de la cabila de Beni Ulixech, fue derribado un Bristol F-2B y sus tripulantes hechos prisioneros. En mayo, una escuadrilla expedicionaria se trasladó a Larache para cooperar en las operaciones sobre Tazarut. En esas operaciones se llevaron a cabo los primeros bombardeos nocturnos de la aviación española.

En julio continuaron los bombardeos en el sector de Alhucemas y el día 26, hubo que contar la primera baja mortal en acción de guerra de la aviación española: el teniente observador Ramón Ciria fue herido mortalmente en una acción sobre Azbde-Nidar.

Por esas fechas Kindelán se hacía cargo de la jefatura de las Fuerzas Aéreas de Marruecos.

A final de octubre y comienzos de noviembre tuvo lugar la ocupación de Tizzi Assa, y poco después se recuperaba Afrau.

Con el cambio de gobierno de final de año las operaciones quedaron paralizadas. Y así siguieron durante los primeros meses de 1923. A comienzos de abril tuvo lugar la Fiesta Aérea de Sevilla. Con motivo de la inauguración oficial de la base aérea de Tablada, acudieron hasta allí cuatro de las escuadrillas de Melilla para recibir la bandera del Servicio de Aviación y la corbata de la Medalla Militar otorgada al grupo de Havilland Rolls.

LA OCUPACIÓN DE TIZZI ASSA EN OCTUBRE DE 1922

La ocupación de la posición de Tizzi Assa puso de relieve, y con toda crudeza, por primera vez desde la llegada de Burguete como Alto Comisario, algunos aspectos inquietantes de la situación del ejército de la zona oriental, con independencia de los logros políticos conseguidos por la acción civil sobre el territorio.

La conquista de Tizzi Assa estaba prevista para el día 26 de octubre, pero las operaciones militares se complicaron y se tardó dos días más de lo previsto. El día 28 de octubre, tras la toma de los enclaves de Buhafora y Tafersit, las tropas españolas consiguieron entrar en Tizzi Assa.

Y eso, a pesar de que Abd el Krim había tenido problemas durante ese mes por la oposición que le habían manifestado Hamido y Bil-Qish en las cabilas de Gueznaia y Marnisa.

Después de diez meses de inactividad bélica, la operatividad del ejército se mostró deficiente. La primera aproximación a Tizzi Assa de la columna del coronel Gó-



Posiciones del sector de Tizzi Assa - SHYCEA





Campamento de Dar Drius (SHYCEA).



mez Morato, fue desordenada y descoordinada. El coronel consultaba cualquier movimiento, cualquier alteración del plan, con el Comandante General de Melilla, y finalmente no fue capaz de conseguir el objetivo que tenía marcado. Por su parte, la actuación del Comandante General de Melilla, general Lossada, tampoco fue irreprochable, no se preocupó por reconocer previamente el terreno y se le reprochó que actuase con cierta desidia⁴.

Pero hubo más muestras de incompetencia. Tres días después de la ocupación de la posición, el 1 de noviembre, quizá para proteger los alrededores de la posición, el general Ruiz Trillo, de manera autónoma, sin permiso del Alto Comisario, intentó ocupar uno de los collados de las cercanías. La reacción del enemigo hizo necesario el empleo de la artillería para proteger la retirada de la columna, que sufrió más de 100 bajas.

Esa acción motivó el primer vuelo sanitario de la aviación española. Hubo que ir en busca de un equipo médico a Nador para trasladarlo al hospital de campaña de Drius.

Las comunicaciones que se cruzaron aquellos días fueron significativas. Desde el Estado Mayor se le reprochaba al general Gómez Jordana:

“De lo ocurrido ayer no tenía conocimiento de que se iba a hacer operación alguna nadie desde el Alto Comisario hasta el último de nosotros”⁵.

El mismo Gómez Jordana, tres días después, daba sus propias impresiones:

“Después de lo ocurrido el otro día, cualquier tropiezo, por pequeño que fuese, pudiera ser definitivo y ello sería muy lamentable [...] Además, ¿se ha pedido autorización al Gobierno para hacer esto? ¡Porque lo de Afrau sí se le dijo! Aunque nada contestó: pero esto es muy distinto pues al Gobierno se le ha hablado siempre de no pasar de la línea que antes indico (Afrau-Sidi Mesaud) Creo conviene no olvidar que a Annual se llegó sin un tiro y luego ocurrió todo”⁶.

El general Burguete, veía las cosas de otra manera, al final del informe que envió a los ministros de Guerra y Estado el 2 de noviembre, explicaba:

“... como la colocación de la posición para que estaba autorizado se hizo con despliegue excesivo de fuerzas, sin mi conocimiento y al parecer sin el del Comandante General y el desarrollo de la operación no lo encuentro suficientemente claro he ordenado abrir una información”⁷.

El 4 de noviembre el Alto Comisario ordenaba rodear las posiciones de Tizzi Assa y Buhafora de una línea de minas que se pudiesen estallar desde el interior de las posiciones.

Los incidentes de Tizzi Assa ponían de manifiesto no sólo importantes irregularidades en el funcionamiento del ejército de operaciones sino también fisuras en la transmisión de las órdenes de mando y muestras de debilidad en la moral de algunas unidades.

Se rumoreó también que se habían usado gases asfixiantes en esas operaciones⁸. Durante el verano se habían hecho pruebas con granadas de artillería⁹, y es posible que se usasen entonces, pero no hemos encontrado documento o testimonio que permita ratificarlo.

De todas formas, ante lo ocurrido en Tizzi Assa, el gobierno Sanchez Guerra decidió suspender todos los avances previstos por el Alto Comisario sobre la línea avanzada.

1923. EL AZAROSO CAMINO HACIA UN CALLEJÓN SIN SALIDA

La política marroquí del gobierno liberal

El gobierno liberal llegado al poder en diciembre de 1922, pretendió instaurar en Marruecos un protectorado civil. Sin embargo, tal como estaba concebido, difícilmente podría llevarse a cabo.

En primer lugar por el abismo que había abierto Annual: resultaba difícil salvarlo con medidas de carácter pacífico, que remitían a circunstancias de paz y estabilidad que distaban mucho de presentarse en las Comandancias generales de Ceuta y Melilla. El “foso de sangre y lodo” producido por el desastre de Annual —en expresión utilizada posteriormente por Abd el Krim— era ignorado por las disposiciones oficiales. No bastaba con la buena intención.

Los primeros meses del año, el gobierno mantuvo abiertas negociaciones con el Raisuni y con Abd el Krim. Las negociaciones con Raisuni las controlaba él, marcando el ritmo a base de tiras y aflojas basados en que su territorio no estaba pacificado y en que él, Raisuni, no acababa de tener todas las garantías para ese control. En cuanto a Abd el Krim, el gobierno español no sabía qué hacer; mientras, el caudillo rifeño maniobraba para neutralizar a sus rivales directos y rearmar y pagar a sus hombres con el dinero de los presos de Axdir. En abril, Abd el Krim solicitó negociaciones de paz con España, probablemente para ganar tiempo. Una de sus pretensiones era que se le nombrase Sultán del Rif. El gobierno no accedió y se retiró de las negociaciones pero encomendó que las continuasen Dris Er Riffi y Dris Ben Said.

El ambiente en el Ejército. Las decisiones del Consejo Supremo. Rendijas abiertas a un golpe de Estado

A finales de enero de 1923, al hilo de la liberación de los prisioneros de Axdir, comenzaron a conocerse las primeras decisiones del Consejo Supremo de Guerra y Marina acerca de las causas abiertas en los tribunales militares de Melilla. El expediente Picasso, mientras, seguía su andadura.

El 26 de enero se hizo pública la sentencia contra el coronel Jiménez Arroyo, antiguo jefe de la circunscripción de Zoco el Telatza, que había sido condenado por los tribunales de Melilla a 6 años de prisión; el Alto Tribunal aumentó la pena a 18 años de presidio incondicional, pérdida de empleo y separación del ejército. Los miembros del tribunal que se hizo cargo de su causa en Melilla también fueron condenados a penas menores por su excesiva benevolencia; uno de ellos era el general Echagüe.

La prensa aprovechó la ocasión para arremeter contra los militares y el malestar en el ejército volvió a manifestarse. A comienzos de febrero, todos los generales de Madrid y Barcelona, expresaron formalmente a sus superiores el disgusto de las guarniciones de esas ciudades por los ataques que se estaban haciendo al Ejército.

Y días después, un grupo de varios jefes y oficiales del Arma de Artillería presentaron al ministro de la Guerra un escrito en el que se pedía que se exigiesen responsabilidades no sólo militares, sino sobre todo políticas, empezando por las más altas. Se ponía así de manifiesto, que la opinión "juntista" en el seno del ejército no había desaparecido, y que seguía en pie el pulso entre la autoridad militar y la civil.

El gobierno reaccionó ratificándose en su intención de llevar a cabo un protectorado civil de Marruecos. Y no sólo eso, un poco más adelante, en marzo, el ministro de la Guerra publicó un Real Decreto en el que incluía un proyecto de crear un ejército voluntario en el Protectorado Marroquí. Se añadía que en el Tercio –hasta entonces único cuerpo de voluntarios– sólo se admitirían como voluntarios los extranjeros y españoles sin documentación.

Hay que anotar, además, que a mitad de febrero, se activó el caso del "Millón de Larache", un desfalco de fondos públicos de Marruecos descubierto en noviembre de 1922. Otro descrédito para el ejército.

El gobierno tenía otro serio problema además del de Marruecos: el terrorismo. Llevaba tiempo adueñado de Cataluña y Aragón. Sus objetivos eran cada vez eran más altos y la inoperancia del ejecutivo cada vez más patente.

Abril y mayo: el inequívoco camino hacia el colapso

Desde el 11 de abril, Tizzi Assa y las posiciones inmediatas de Tizzi Alma, Benitez y Viernes, comenzaron a ser hostilizadas, recrudeciéndose las agresiones a lo largo del mes de mayo. Era evidente que había que reforzar toda la línea avanzada, en especial la del saliente de Tizzi Assa.

El 14 de mayo, Silvela, el Alto Comisario solicitó al gobierno la aprobación de un plan de operaciones que se consideraban indispensables para contener las constantes acometidas. La respuesta llegó el 31, después de que hubiesen tenido lugar los combates más violentos.

La lentitud suicida con que el gobierno respondió a la petición del Alto Comisario fue consecuencia de la agudización de los problemas que el mismo gobierno había sido incapaz de solucionar durante los meses anteriores.

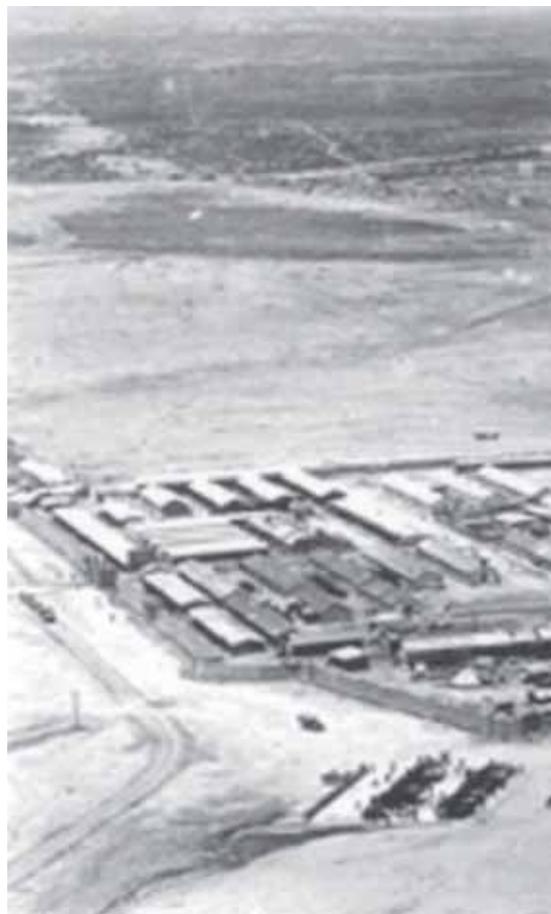
En primer lugar, las desavenencias entre el ministro de Estado y el ministro de la Guerra. Habían sido constantes desde que comenzaron sus tareas de gobierno en diciembre. Los malentendidos, celotipias y falta de comunicación entre Alba (Estado) y Alcalá Zamora (Guerra) llegaron a su punto culminante el 25 de mayo con la dimisión de Alcalá Zamora. La gota que derramó el vaso fue que se le hubiesen ocultado al ministro de la Guerra las últimas negociaciones con Abd el Krim. Las había dirigido el ministro de Estado a solas y desde el 14 de mayo se sabía que se habían roto y que la harka tenía previsto atacar la línea de Tizzi Assa. Sin embargo no se le dijo nada al ministro de la Guerra hasta el consejo de ministros del 19 de mayo. Su reacción fue tensa y rechazó todas las propuestas que se le hicieron en esa reunión, entre ellas, una propuesta del Alto Comisario sobre negociaciones con Raisuni. El Alto Comisario ante la actitud de Alcalá Zamora, amenazó con su dimisión y la de Castro Girona.

Culminaba así una trayectoria de desencuentros entre los políticos que llevaban las riendas de la política africana. Justo cuando era seguro un ataque inminente de Abd el Krim, de las mismas características y probablemente de más intensidad que el que había llevado a cabo en Annual.

Por otra parte, la campaña para las elecciones del 29 de abril había estado presidida por el tema de las "responsabilidades", y dos días después de terminadas, algunas de las manifestaciones del 1º de mayo tuvieron como consigna "protestar contra la guerra de Marruecos y reclamar que se hagan efectivas todas las responsabilidades militares y civiles".

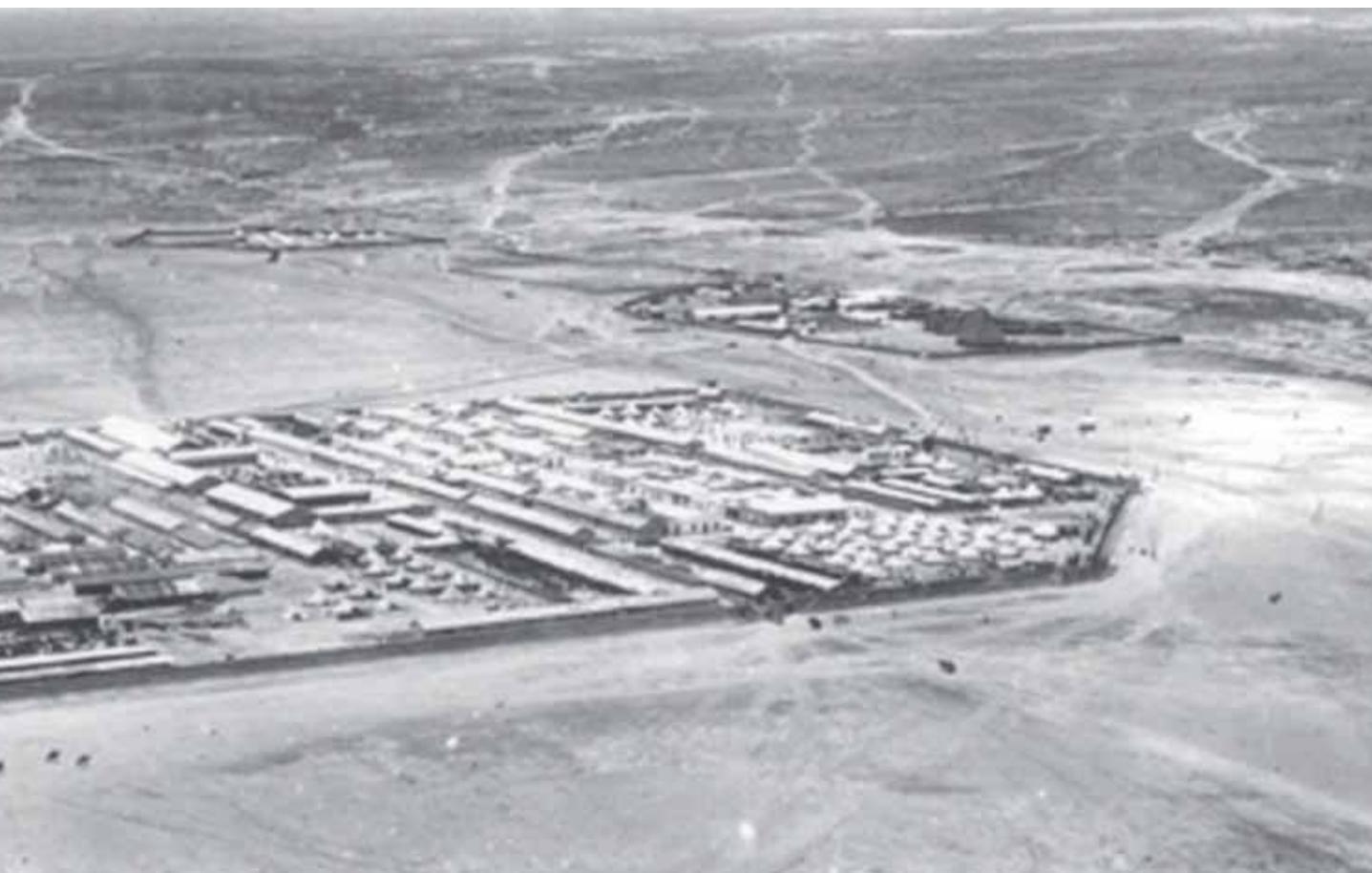


*Campamento de Fatersit
(Nuevo Mundo, 8 de junio de 1923).*





Vista aérea de la posición de Dar Driugs (SHYCEA).



También, el 23 de mayo, cuando se abrieron las Cámaras, en su discurso de apertura, el Rey habló de Marruecos como primer problema del país.

La prensa y la sociedad se habían decantado definitivamente contra las acciones bélicas en Marruecos. Con todo ese panorama en contra, era imposible que un gobierno débil autorizase el desarrollo de operaciones militares.

En el Ejército, el ambiente seguía enrarecido. En marzo, aprovechando que el teniente coronel Millán Astray había sido restituido en su mando africano de la Legión, los oficiales afectos a las Comisiones Informativas aprovecharon su viaje hacia Marruecos para manifestarle su menosprecio.

La política del gobierno, de pacificación a cualquier precio, tuvo como consecuencia la renuncia del general Orozco, Capitán General de la 1ª Región Militar, el 29 de mayo. Con su dimisión presentaron su queja 68 generales que se oponían a las condiciones que se estaban pactando con Raisuni.

Además estaba la cuestión de encontrarle sucesor al ministro de la Guerra. No resultó sencillo. El general Aizpuru, que finalmente ocupó el cargo, lo hizo por petición expresa del Rey.

En Melilla, la política errática de los liberales había provocado ya dos dimisiones casi seguidas de sendos Comandantes Generales. En febrero se le había aceptado la dimisión al general Lossada, molesto con el nombramiento de un Alto Comisario civil, y su sucesor, el general Vives, presentaba por primera vez la suya —que no se le aceptó— a las dos semanas de llegar a Melilla. Vives insistió, y acabó haciéndose efectiva el 30 de mayo. Otra dimisión importante que coincidía con los combates de Tizzi Assa. Se intentó sustituirle cuanto antes, pero no fue posible. El 2 de junio el general Bazán rechazaba el cargo, se continuó buscando y el 6 de junio se consiguió nombrar a Martínez Anido.

Otro de los motivos de malestar en el ejército de Africa vino de la mano del Consejo Supremo, por los retoques y penalizaciones de las sentencias que hicieron a los consejos de guerra de Melilla y que afectaban a jefes y oficiales destinados en Africa. A finales de abril Vives comunicaba al ministro de la Guerra: *“He recibido orden del Consejo Supremo imponiendo un mes de arresto a tres generales, tres coroneles, un auditor juez y apercibimiento a mi auditor. Si los arrestos se cumplen simultanea e inmediatamente se producen graves perturbaciones en el mando pues me quitan el único general existente en la línea de contacto (el general Echagüe) y coroneles jefes de columna que no puedo reemplazar por falta de personal,*

considerando peligroso hacer la sustitución de una vez con enemigo despierto al frente⁷⁰.

LOS COMBATES DE TIZZI ASSA. LA REACCIÓN DE UN EJÉRCITO ENTRE LA ESPADA Y LA PARED

Se llegó, por tanto, a finales de mayo, con el peor horizonte para afrontar la situación que se había urdido en torno a la línea avanzada: la política del gobierno era de pacifismo a ultranza y era tal la presión social que no estaba dispuesto a ceder bajo ningún concepto. El mando militar de Melilla se encontraba desconcertado por la inhibición de los políticos ante el problema y por las últimas sentencias del Consejo Supremo.

Desde el punto de vista militar, la situación era la siguiente: mientras el gobierno resolvía sobre la propuesta que el Alto Comisario le había hecho el 14 de mayo, el día 16 se colocó un puesto en Peña Tauarda sin apenas hostilidad por parte del enemigo. El 20 el coronel Coronel, al mando de su columna, estableció, también sin novedad, otras dos posiciones entre Izummar y Afrau para completar la defensa y asegurar la comunicación entre ambas, llamadas Tifarauin e Izummar 2 o Farha (las dos serían atacadas y cercadas en agosto dando lugar a violentísimos combates). A pesar de todo ello, los mandos militares de Melilla comunicaron al ministro de Estado: *“Se adoptarán cuantas precauciones y reunirán cuantos medios sean precisos a fin de lograr repeler con éxito cuantos ataques podamos sufrir, limitándonos siempre a la defensiva como se nos tiene ordenado y constantemente”*⁷¹.

El marco geográfico donde se iban a desarrollar las operaciones estaba a unos 15 kilómetros de Dar Drius. Era un gran anfiteatro formado por las montañas que daban entrada al Rif. Al pie de la crestería se encontraba la hoyada de Tafersit, donde estaba el campamento principal. De allí nacía un abanico de empinados contrafuertes que iban formando la montaña hasta el collado de Tizzi Assa. Sobre la cresta de cada cota se dibujaban las siluetas de las posiciones que componían el frente.

El día 27 de mayo se confirmó la noticia de un inmediato ataque enemigo. Numerosos grupos de rifeños se apostaron frente a las principales posiciones y empezaron a excavar trincheras. El ataque que tenían previsto realizar sería entre Bu-Hafora y el barranco de Hardú o Loma Roja.

La aviación en sus reconocimientos de aquel día no advirtió especiales signos de alarma. Ese día estaba de servicio el 4º grupo y en su diario de operaciones se decía: *“Anoche dos aviones volaron sobre el frente de Tizzi Assa sin observar nada anormal. La escuadrilla de servicio reconoció durante el día de hoy todo el frente. A última hora de la tarde vio que grupos de enemigos aflúan hacia las inmediaciones de Tizzi Assa, bombardeándolos y regresando al aeródromo ya de noche”*⁷².

Estalla la situación: los primeros combates

Para frenar ese posible ataque, en la madrugada del día 28 salió de Tafersit una columna mandada por el coronel Gómez Morato y precedida de la Mehal-la de Dris-er-Riffi. Estaba compuesta por la Cuarta Bandera del Tercio, dos Tabores de Regulares de Melilla, el Batallón de Infantería Princesa, un Escuadrón de Regulares, dos Baterías de montaña y una de obuses.

En cuanto comenzó el despliegue desde Bu-Hafora hacia Tauarda, comenzaron a sonar los primeros disparos, que se convirtieron enseguida en un intenso fuego por parte de ambos bandos. Parecía que se había superado esa resistencia cuando comenzó a descender hacia el campo de batalla gran cantidad de enemigo.

Esos movimientos fueron los que percibió Barberán cuando hacía el reconocimiento con la 1ª escuadrilla Bristol, y le llevaron a indicar al piloto que volviese inmediatamente al aeródromo para informar. La situación cambiaba radicalmente. No bastaba con la táctica defensiva que tanto había recalcado el Alto Comisario.

Inmediatamente se pusieron en marcha los vuelos para apoyar el combate de la columna Gómez Morato. Con la primera tanda de vuelos, a las 9,58, salía del DH4 del alférez Ingunza con el teniente Montero de observador⁷³.

El combate que se entabló a continuación hizo que Gómez Morato, enviase urgentemente refuerzos al lugar de la refriega: la Primera Bandera del Tercio, un Tabor y un Escuadrón de Regulares de Alhucemas y una Batería de obuses del 15,5. Esos refuerzos desplegaron a derecha e izquierda de Bu-Hafora cubriendo la retaguardia, para que las unidades empeñadas en la pelea pudieran moverse y combatir con mayor soltura.

Sobre las once menos cuarto, cincuenta minutos después de haber salido, fueron derribados Ingunza y Montero en el barranco de Buhafora. El piloto fue alcanzado por un disparo, el observador intentó llevar el aeroplano hacia un lugar donde se pudiese aterrizar, pero no lo consiguió. El avión pasó a la altura de la posición de Buhafora, los soldados que allí estaban vieron como el observador agitaba los brazos como en petición de auxilio, pero no pudo hacerse con él y acabó estrellado en el barranco⁷⁴. Sus cadáveres no se pudieron recuperar hasta el día siguiente.



En el expediente para la concesión de la Laureada, varios soldados de la avanzada que presenciaron el derribo declararon "...que el aparato de los oficiales Ingunza y Montero, permanecía durante más de quince minutos volando sobre el enemigo a una altura de 300 metros, arrojando bombas y disparando sin cesar con las ametralladoras. Que al atravesar el barranco de Buhafora se oyó una descarga enemiga que debió alcanzar al aparato puesto que se notó que perdía estabilidad, retirándose de la línea de fuego y sin duda por falta de gobierno cayó en un barranco quedando destrozado"¹⁵.

La aviación utilizó como aeródromo de reserva el de Dar Drius, que ya se había utilizado provisionalmente durante las operaciones de octubre-noviembre. Los aviones salían desde Tauima y hacían los sucesivos repostajes de la jornada en Drius. Después del último servicio volvían a Tauima.

Al final de la jornada se contabilizaron –aparte del de Ingunza– cuatro aparatos derribados y doce con numerosos impactos.

Tres aviones quedaron averiados en la posición de Drius; uno, el del capitán Esteban que tuvo que hacer un aterrizaje forzoso después de recibir abundante fuego y resultar herido él; otro, el pilotado por Eduardo González Gallarza y, por último, el de los capitanes Lóriga y Jordana.

El aparato del capitán Grima, que llevaba de observador a Warleta, fue alcanzado en el motor y tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en Bufarcut; al tomar tierra se le rompió el tren de aterrizaje y capotó. También resultaron seriamente dañados los aviones pilotados del alférez Coterillo y del teniente Echegaray.

En total se lanzaron durante la jornada 669 bombas de trilita y cuatro de cincuenta kilos¹⁶.

Los combates se prolongaron hasta primeras horas de la tarde. Las tropas españolas consiguieron dejar despejado el camino hacia las posiciones a costa de combates muy duros. Especialmente en torno a Tauarda, cerca de Loma Roja.

Esa misma tarde los rifeños lanzaron varios ataques algo más al sur, en la zona de Midar. Fueron rechazados sin especial dificultad.

La contundencia de las operaciones del día 28 permitió que los días siguientes pudieran hacerse los convoyes de abastecimiento a las posiciones. De todas formas, la presencia y acoso de los moros en los alrededores, seguía ocasionando bajas: el día 29 murieron seis soldados y fueron heridos 24 y el día 31 murieron dos oficiales y 22 soldados. Los rifeños habían sido frenados pero no renunciaban a su propósito.

La aviación siguió colaborando con reconocimientos y bombardeos ocasionales sobre los núcleos enemigos, a pesar de que las condiciones de vuelo de esos días fueron poco favorables por el constante fuerte viento de poniente.

Esos reconocimientos sirvieron para descubrir movimientos de preparación para un nuevo choque. Nuevos contingentes iban acercándose y tomando posiciones frente a los enclaves españoles: Tafersit, Buhafora, Tizzi Assa. Se aprovechaban las cuevas o se construían trincheras desde las que batir los accesos a las posiciones. En Tauarda se observaron obras para emplazar un cañón. Y en Tensaman pudo verse una concentración de unos 3.000 harqueños.

La respuesta del Ejército; preparación de la jornada del 5 de junio

A pesar de haberse llevado con éxito los convoyes a sus destinos, estaba claro que la presión de los rifeños no iba a ceder y que iban a continuar e intensificar el acoso. Por eso, el día 31, el Alto Comisario convocó una reunión con los mandos del ejército de Marruecos¹⁷. Por lo visto, el gobierno quería conocer su opinión antes de aprobar ningún proyecto.

Curiosamente, el día anterior se había aceptado la dimisión de Vives como Comandante General y se había hecho cargo de manera interina de la Comandancia de Melilla el general Echagüe. Aún así estuvieron presentes los generales Vives, Castro-Girona y Echagüe. Además participaron los coroneles Despujols y Pardo, de Estado Mayor, el coronel Coronel Cubría, de Infantería, Arzadun, de Artillería, y los tenientes coroneles Moscoso, de Estado Mayor, y Kindelán, jefe de las fuerzas aéreas.

Valoraron la posibilidad de retirarse, sin embargo, llegaron a la conclusión de que "no es posible abandonar tales posiciones, por no ser tampoco posible prever dónde nos conduciría tal abandono (...) el abandono de tales posiciones supondría viniere contra nosotros toda la avalancha enemiga y aún la amiga, no pudiendo precisarse dado lo que tal hecho levantaría la moral enemiga y deprimiría la propia (...)".

"La única solución es la de sustituir la palabra INCURSIÓN por la de AVANCE METÓDICO planeado y estudiado sobre Alhucemas (...) si se resuelve avanzar sobre Alhucemas ha de ser sin titubeos ni cesar en el propósito hasta llevarlo a cabo, porque si una vez comenzado el avance éste se interrumpiera sin llegar a la posesión segura de Alhucemas, la situación actual se reproduciría quizá en peores condiciones".

Esas propuestas chocaban frontalmente con las instrucciones que Silvela había recibido del ministerio de Estado: repliegue de la línea avanzada y evacuación de

Vista aérea de las columnas que operaban en Tizzi Assa (SHYCEA).



Tizzi Assa. El Alto Comisario resolvió su personal dilema poniéndose del lado de los mandos militares. Junto con la propuesta salida de la reunión, envió un telegrama poniendo su cargo a disposición del Ministro. Si el gobierno iba a cambiar de política, debía sustituirle en el cargo¹⁸.

El gobierno contestó el 2 de junio. Consentía en que se hiciese una operación que no implicara seria acción de guerra para abastecer la línea avanzada, y ocupar determinadas posiciones que garantizaran el sector de Tizzi Assa y sobre todo, la marcha de los convoyes a esta posición¹⁹. En definitiva, dejar las cosas como estaban.

La ejecución del plan tendría lugar el día 5.

Después de los combates Silvela volvió a presentar su dimisión y, de nuevo, no le sería aceptada²⁰.

El día 2 de junio, el Alto Comisario hizo un recorrido por los principales lugares de la línea de combate acompañado de los generales Echagüe y Castro Girona. Empezó por Tafersit donde reconoció el terreno y pudo felicitar a los oficiales de las distintas unidades y charlar más tarde con Dris-er-Riffi. Estando en el campamento, las baterías hubieron de disparar sobre las barrancadas próximas a Buhafora, donde se hallaba emboscado el enemigo. Luego se trasladó a Chaid, donde almorzó. Más tarde llegó hasta Dar Drius, donde visitó el hospital y saludó a los heridos²¹.

Los reconocimientos del día 2 revelaron que continuaba la actividad en el campo enemigo. En todo el frente, desde Afrau a Acib el Midar se descubrieron pequeños grupos enemigos frente a las posiciones. Un avión hizo la observación para el grupo de Instrucción de Artillería que disparó sobre el cañón cercano a Tizzi Alma. En total se lanzaron ese día 103 bombas²².

Ese mismo día llegó el telegrama del gobierno autorizando la operación militar sobre la línea avanzada. Enseguida se concretó el plan de operaciones. El puesto de mando del general Echagüe estaría en Drius, con él habría una columna de reserva a sus órdenes.

El despliegue inicial lo realizarían cuatro columnas que tendrían los siguientes objetivos:

La primera columna debía ocupar una loma situada al Este de Peña Tauarda.

La segunda, debía llegar hasta allí despejando el camino que debía seguir el convoy para llegar a Benitez, y descender seguidamente, para asegurar el camino a las restantes posiciones del sector de Tizzi Assa.

La tercera columna debía seguir el antiguo camino que se utilizaba para el convoy, vigilando el llano y resistiendo al enemigo que por allí se presentara, para lo cual ocuparía previamente el poblado de Buhafora.

La cuarta columna, dividida en dos, tomaría de través las trincheras del enemigo y establecería líneas defensivas desde Bulherif al barranco de Tersit y desde allí a Buhafora.

Una columna de observación quedaría en Bufarcuf para acudir donde fuera necesario.

La expectación era grande. El Alto Comisario, que, después de visitar la línea avanzada, se había vuelto a Tetuán, envió un telegrama animando a las tropas. Por su parte, el ministro de la Guerra ordenó al Comandante General de Melilla que, el día cinco, le fuera enviando informes cada dos horas.

El día 3 la aviación aprovisionó por el aire de material de fortificación y de elementos sanitarios la posición de Tizzi Assa y nuevamente reconoció todo el frente, había *“una guardia de unos 20 hombres en Yebel Uddia. Tranquilas nuestras posiciones del Tauarda a Tizzi Alma. Mucho enemigo en Beni Melul. Unos 150 en los barrancos de Tafersit. Nadie en el cañón del Iferni. 100 de a caballo y 200 a pie en el zoco el Jemis de Ulad Dris. Nadie frente a Acib de Midar. Bastante gente en Beni Bugari del Llano. Nadie frente a Afrau”*²³

El día 4 había que especificar al máximo todo lo observable desde el aire, por eso, el reconocimiento de las escuadrillas fue más pormenorizado:

“Situación a las 12 horas del día de hoy. Se ha recorrido desde el Kert al camino de Annual. En la pista de Annual a la entrada del desfiladero con cureña, desmontado y tirado un cañón. Hay poca gente y al parecer tranquilidad en los poblados de esa parte.

En Yebel Uddia la guardia de siempre, la tienda cónica levantada y una chabola pequeña en la posición.

En la falda centrada del camino de Annual, las fortificaciones y trincheras ya conocidas y fotografiadas pero sin ocupar.

Desde Yebel Uddia a Peña Tauarda, gente suelta, que tira a los aparatos y uno de los caminos de subida cortado en la parte alta por una trinchera ocupada por poca gente.

Frente a Tauarda y Benitez dirección NNE la guardia numerosa de siempre en cuevas. Bombardeada por los aparatos, siguió haciéndolo la artillería.

Los accesos de Asgul a Amesauero y Bugary tranquilos aparentemente. En aproche Tizzi Alma, nadie, pero bastante gente en trinchera conocida SO bosquecillo próximo.

Aparato pilotado por Llorente en el que volaba Kindelán (SHYCEA).



Cañón Tizzi Assa apunta posición principal, no hay nadie al parecer; bombardeado por los aparatos, siguió artillería.

Iferni tranquilo, pero crestones de él a Sidi Sayah ocupados por bastantes enemigos de los que varios van de blanco. Al fuego de ametralladora nuestra siguió Artillería.

Beni Bu Yari y Beni Mehal menos concurrido que otros días.

Llano Acib de Midar tranquilo.

Alguna gente (menos que otras veces) entre barrancos Tafersit y poblados especialmente en los de Loma Roja. En esta nadie.

Se ha bombardeado además el Zoco T'lata de Asilaf donde había alguna gente y mucho ganado, y el campamento del zoco el Jemis de Ulad Dris desmontando la mayoría de las tiendas. Causando bajas en el enemigo no muy numerosas que lo ocupaba.

El cañón que apuntaba a Tizzi Assa ha sido bombardeado con intensidad por varios aeroplanos, sin conseguir desmontarlo.

Se continúa abasteciendo por línea aérea a Tizzi Assa.

La situación a las 19 es la misma, con algo más numeroso enemigo.

Se han arrojado 183 bombas de 10 y 6 de 50 kg²⁴.

Estaba previsto que para el día 5 se utilizase de nuevo el aeródromo eventual de Dar Drius para que repostasen los aeroplanos durante la jornada, para ello se trasladó todo lo necesario y se instaló un servicio telefónico de campaña que permitiese la conexión con Tauima. También se les pidió a las fuerzas de tierra que llevarsen banderas blancas, especialmente las avanzadillas, para facilitar su identificación desde el aire.

5 de junio de 1923: operación sobre Tizzi Assa

Los movimientos de tropas comenzaron bastante antes del amanecer.

La columna de Bufarcut, mandada por el coronel Coronel, comenzó la marcha a las tres de la mañana. Avanzó sin problemas hasta la llanura de Tzayudait, donde empezó a ser fuertemente hostilizada por su flanco derecho.

La aviación comenzó sus servicios a las cuatro de la mañana. Las escuadrillas irían turnándose en los servicios volviendo a repostar y municionarse en Drius.



El teniente coronel Kindelán, quiso volar ese día como observador. Hizo enarbolarse la bandera de combate en uno de los montantes del "Bristol" del capitán Llorente, jefe de la segunda escuadrilla y despegó a las ocho. Después de una primera salida, aterrizaron en Dar Drius para repostar y volvieron a salir. Se dirigieron hacia Benitez y Viernes, hicieron varias pasadas entre ambas posiciones recibiendo abundante fuego. La tercera vez, Kindelán resultó herido en el brazo y empezó a sangrar en abundancia. Llorente intentó aterrizar lo más pronto posible y escogió para ello unos campos por detrás de las primeras guerrillas. El terreno era malo y el aparato capotó, pero se consiguió atender con rapidez al teniente coronel.

A media mañana, sería Carrillo, jefe del tercer grupo, quien tuvo que tomar tierra en Bufarcuf con el motor dañado por los disparos enemigos. El propio Carrillo había sido herido en el pie y hubo que sacarlo del puesto de pilotaje.

Las tres columnas de la línea de la izquierda, mandadas por Gómez Morato, Ruiz del Portal y Morales Reinoso, avanzaron desplegadas sin disparar un tiro, hasta que sobrepasaron la hoyada de Tafersit. En ese momento el fuego se generalizó e intensificó en todo el frente.

El coronel Gómez Morato fue el primero que se encontró con dificultades serias. Cerca de Iguemiren, en la barrancada que descendía de la posición Benitez, se encontraron con un fuerte contingente enemigo, perfectamente atrincherado, que batía el camino que tenía que seguir el convoy. No había manera de seguir avanzando. Desde el flanco derecho recibió la ayuda de la columna del coronel Coronel, del batallón de Infantería Andalucía y dos compañías del de Wad-Ras.

A pesar de los refuerzos, el enemigo no cedía. El convoy no podía pasar. Los Regulares de Melilla se lanzaron entonces al asalto de las lomas que cubrían el camino de Tauarda, siguiendo después sobre el barranco de Iguemiren. El brío con que comenzaron su ataque hacía aventurar una pronta ruptura de la línea enemiga, pero no fue así. El enemigo seguía teniendo la ventaja del terreno y de la posición. Los nuevos refuerzos también quedaron detenidos.

Acudió entonces la Legión.

Llegaron a la altura en la que habían quedado los Regulares y desde ahí comenzaron su asalto a bayoneta calada. Los Regulares los siguieron en una segunda oleada y entre unos y otros consiguieron tomar las alturas que dominaban Iguemiren.

Pero el barranco seguía siendo de los beniurraguelies.

Ese fue el momento en que el teniente coronel Valenzuela en un gesto de valentía al frente de la sección del Tercio que mandaba el Alférez Sanz Perea, se lanzó al fondo del barranco en temerario ataque a la bayoneta, entablándose tan terrible lucha, que quedaron muertos todos los atacantes, pero consiguiendo con su sacrificio desalojar de allí al enemigo e infringiéndosele un castigo sin precedentes. La situación del barranco era tal que, aún limpio de adversarios, morían cuantos a él intentaban bajar por estar enfilado a corta distancia; en estas condiciones no pudieron recuperarse aquellos cadáveres hasta dos días después.

[...] El ímpetu con que atacó la Legión unido al esfuerzo que realizaron las Tropas de Regulares, obligó al enemigo a desalojar aquel barranco y retirarse, perseguido por los fuegos tanto de la Aviación como de las ametralladoras del Tercio y cañones de la posición de Benítez²⁵.

Mientras tanto, las otras columnas de la línea izquierda fueron cumpliendo sus respectivas misiones. Pasaron junto a Buhafora, siguieron hacia Buherif y allí se desplegaron para ascender por las laderas hacia las crestas que dominaban la hoyada de Tafersit. Una vez arriba avanzaron hasta enlazar con la del coronel Gómez Morato que, a su vez, dominada su zona, se unió en Peña Tauarda con la columna del coronel Coronel. Una vez enlazadas todas las columnas, quedó formado un frente de combate dentro del anfiteatro de Tafersit, de unos 10 kilómetros.

Una vez asegurado y despejado el camino, el convoy subió a las posiciones empezando por la de Benitez y siguiendo por las demás hasta terminar en la de Tizzi Assa.

Por su parte, las fuerzas acampadas en Dar el Quebdani salieron temprano para llamar la atención del enemigo e impedir así que fuesen a reforzar a quienes combatirían en Tafersit. Una columna estableció servicio de vigilancia entre Fontanez y Asus hacia Halaut. Y la otra progresó por la pista de Sidi Mesaud a Mrau desplegando en dirección a Izummar. Esas columnas, consiguieron atraer sobre sí al enemigo que ocupaba Yebel Uddia. Combatieron con intensidad hasta las 12.30. Después, los beniurragueles aflojaron.

La columna de Drius también tuvo trabajo bastante pronto. A las ocho de la mañana, una harka hizo su aparición en dirección hacia Azib de Midar por los barrancos del Kert. Se le ordenó salir a la columna de observación, que se desplegó una vez pasado Bufarcuf, apoyada por el fuego que de las baterías de Tauriat Tausat y los movimientos de la Policía Indígena de la posición de Midar. El fuego de la Artillería y el rápido avance de los escuadrones Treviño y Lusitania, desbarataron la intentona.

La aviación, actuó principalmente sobre los barrancos que cortaban el llano de Tafersit y por las lomas de Bulherif y la cresta N.O. de la Peña Tauarda. Por pre-



Nuevo Mundo, 15 de junio de 1923. Escenas de la campaña de África.

**Personal del grupo de escuadrillas de Melilla el 31 de mayo de 1923 (AHEA.
Documentación de las Escuadrillas de Marruecos. Exp. A-6)**

AERONAUTICA MILITAR – AVIACION- Aeródromo permanente de Nador

Parte de los servicios ejecutados durante el mes de mayo de 1923

Personal afecto al **3º Grupo de escuadrillas**

<i>Clases</i>	<i>Personal</i>	<i>Observaciones</i>
Capitán	Don José Carrillo	Piloto y Jefe del Grupo

1ª Escuadrilla “Haviland Rolls”		
Capitán	D. José García Muñoz	Piloto y Jefe de la escuadrilla
Capitán	D. Carlos Cabrerizo	Piloto. Regresa de Sevilla el día 10
Capitán	D. Luis Martínez Delgado	Piloto
Capitán	D. José Gamir	Piloto
Alférez	D. Román Ingunza	Piloto. Muere en el combate del día 28
Suboficial	D. Rafael Borrás	Piloto. Regresa de Sevilla el día 9
Capitán	D. Vicente Barrón	Observador
Teniente	D. Enrique Montero	Observador. Muere en el combate del día 28
Teniente	D. Rafael Araujo	Observador. Regresa de Sevilla el día 10
Alférez	D. José Hermoso	Bombardero. Regresa de Sevilla el día 10
Sargento	Francisco de Juan	Bombardero. Regresa de Madrid el día 3
Sargento	Francisco Lozano	Bombardero. Regresa de Madrid el día 3
Soldado	José Yagues	Mecánico
Soldado	Juan Gamundi	Mecánico
Soldado	Joaquín Gelabert	Mecánico
Soldado	Natalio Larracochea	Mecánico
Soldado	José Luis Ugarriza	Mecánico
Soldado	Isidro Dalmases	Montador. Continúa en Tetuán

2ª Escuadrilla “Haviland Rolls”		
Capitán	Don Tomás Barrón	Piloto y Jefe de la Escuadrilla
Capitán	D. Alberto Bayo	Piloto. En España con permiso
Teniente	D. Alfonso Gaona	Piloto
Teniente	D. Alfredo Gutiérrez	Piloto. Causa baja
Teniente	D. Pablo González	Piloto
Suboficial	D. Antonio Gutiérrez	Piloto
Capitán	D. Carlos Pastor	Observador
Teniente	D. Vicente la Lastra	Observador
Sargento	Enrique García Calvo	Bombardero. Sujeto a procedimiento
Sargento	Maximiliano Pardo	Bombardero. Regresa de Madrid
Soldado	Tomás Ambrosio	Mecánico
Soldado	Tomás Girgado	Mecánico. Causa baja de mecánico por mala conducta
Soldado	Antonio Fragó	Mecánico. Causa baja por nombramiento de obrero afiliado
Soldado	Feliciano Marín	Mecánico. Causa alta el día 13
Soldado	Antonio de las Heras	Mecánico. Causa alta el día 13
Cabo	Fidel Pintek	Mecánico. Causa alta el día 13

3ª Escuadrilla “Haviland Rolls”		
Capitán	Don Antonio Gudín	Piloto y Jefe de la Escuadrilla
Capitán	D. Joaquín Loriga	Piloto. Vuelve de Sevilla el día 12
Capitán	D. Pedro García Orcasitas	Piloto. Causa baja
Teniente	D. Virgilio Sbarbi	Piloto. Regresa de España el día 22
Teniente	D. Ricardo Garrido	Piloto. En España con permiso
Suboficial	D. José Mª Valle	Piloto. Regresa de Sevilla el día 10
Capitán	D. Francisco Mata	Piloto. Causa baja
Capitán	D. Rafael G. Jordana	Observador
Capitán	Exmo Sr. D. Alfonso de Borbón	Observador. Regresa de Sevilla el día 10
Teniente	Don Rafael Huidobro	Causa alta el día 31
Cabo	Félix Ruíz	Mecánico. Regresa de Madrid el día 11
Cabo	Manuel Cuadrado	Mecánico
Cabo	Crisanto Mateos	Mecánico. Causa baja el día 16 por marchar a hidros
Soldado	José Mª Viñas	Mecánico
Soldado	Juan Capellades	Mecánico. Causa baja en el servicio por licenciamiento
Soldado	Francisco Blanco	Mecánico
Soldado	Luis Gutiérrez	

Personal afecto al **4º Grupo de escuadrillas**

<i>Clases</i>	<i>Personal</i>	<i>Observaciones</i>
Capitán	Don Apolinar Saenz de Buruaga	Piloto y Jefe del Grupo

1ª Escuadrilla “Bristol”		
Capitán	Don Juan Ortiz	Piloto. Pasa al hospital el día 1 por accidente sufrido al efectuar vuelo nocturno
Capitán	D. Juan Bono	Piloto. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Capitán	D. Alfonso Esteban	Piloto
Capitán	D. Andrés Grima	Piloto. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Alférez	D. Francisco Coterillo	Piloto
Alférez	D. José Mª Ansaldó	Piloto
Alférez	D. Luis Angulo	Piloto. Se incorpora de Sevilla el día 4

Capitán	D. Mariano Barberán	Observador y Jefe de la misma. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Capitán	D. Arturo Alvarez Buylla	Observador. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Teniente	D. Jesús Camacho	Observador. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Cabo	Bias Hernaiz	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 4
Cabo	Ignacio Sánchez	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 16
Cabo	Amadeo Goma	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 4
Cabo	José Alaiza	Mecánico. Se incorpora de Cuatro-Vientos el día 12
Soldado	Pedro Girona	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 19
Soldado	Ramiro Sanz	Mecánico. Se incorpora de Cuatro Vientos el día 12
Soldado	José Mendizábal	Mecánico.
Soldado	Ramón Pérez	Montador. Se incorpora de Sevilla el día 19
2ª Escuadrilla "Bristol"		
Capitán	D. Rafael Llorente	Piloto y Jefe de la misma. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Capitán	D. José Echegaray	Piloto. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Capitán	D. Manuel Cascón	Piloto
Capitán	D. César Herráz	Piloto. Se incorpora de Sevilla el día 4
Teniente	D. Bernardo Salgado	Piloto. Marcha el 25 a Madrid a la entrega de la Bandera al Tercio
Teniente	D. Joaquín García Mauriño	Piloto. Marcha el 25 a Madrid a la entrega de la Bandera al Tercio
Teniente	D. Antonio Munaiz Brea	Piloto. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Capitán	D. Eduardo Azcárraga	Observador. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 9
Capitán	D. Jaime Baeza	Observador. Causa alta el 31 por pasar a esta de la 3ª del 3º
Teniente	D. Antonio Pérez Marín	Observador. Se incorpora de Sevilla el día 9 y el 25 marcha Madrid
Teniente	D. Rafael Huidobro	Observador. Se incorpora de Sevilla el día 4
Teniente	D. Gabriel Olar	Observador
Sargento	Luis Hortelano	Bombardero
Sargento	Fernando Palome	Mecánico
Cabo	Marcos Lainez	Mecánico. Marcha con permiso el día 4
Soldado	Juan Gómez	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 4
Soldado	Alberto P. de Viñaspre	Mecánico
Soldado	Victoriano Sanz	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 4
Soldado	José Ponsa	Mecánico
Soldado	José del Río	Mecánico
Soldado	Leonardo Asensio	Montador. Se incorpora de Sevilla el día 4
3ª Escuadrilla Napier		
Capitán	D. Apolinar Saenz de Buruaga	Piloto y Jefe de la misma
Capitán	D. Antonio Camacho	Piloto
Capitán	D. Ramón Franco	Piloto
Capitán	D. Eduardo G. Gallarza	Piloto
Teniente	D. Ignacio Giménez	Piloto
Capitán	D. José Maza	Observador
Capitán	D. Juan Gaspar	Observador
Capitán	D. Alberto Portilla	Observador
Capitán	D. Arturo Muñoz de Luna	Observador. Agregado efectuando las practicas de E.M. causa alta el día 8
Capitán	D. Pedro Fuentes	Observador
Capitán	D. Luis Romero	Observador. Se incorpora el día 3
Sargento	Manuel Moreno	Mecánico
Soldado	Enrique Olmo	Mecánico
Soldado	Antonio Serrano	Mecánico
Soldado	Manuel Gordo	Mecánico
Soldado	Amadeo Balsella	Mecánico
Soldado	Esteban Arnaiz	Mecánico
Cabo	Miguel Teixido	Montador
Escuadrilla Martinsyde		
Capitán	D. Juan Ortiz	Piloto y Jefe de la misma. Pasa al hospital el día 1
Capitán	D. Joaquín Loriga	Piloto. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 15
Capitán	D. Alfonso Esteban	Piloto
Capitán	D. Eduardo G. Gallarza	Piloto
Teniente	D. Virgilio R. Sbarbi	Piloto. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 22
Soldado	Benito Ríoja	Mecánico. Se incorpora de Sevilla en vuelo el día 22
Soldado	Isaac Larrosa	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 4
Soldado	Julio Martínez	Mecánico. Regresa del curso de pilotos el día 12
Soldado	José Martínez Ríos	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 19
Soldado	Hipólito Arroyo	Mecánico. Se incorpora de Sevilla el día 22
Soldado	Marcelino Martínez	Montador. Se incorpora de Sevilla el día 4
Para reforzar las fuerzas aéreas de Melilla, llegó una escuadrilla de Tetuán:		
Jefe de escuadrilla:	Capitán Eusebio Verda	Sargento Eloy Fernández
Pilotos:		Observadores:
Capitán	Mariano de la Iglesia	Capitán Alfredo San Juan
Capitán	Juan Martínez de Pisón	Capitán Juan Aboal
Teniente	Enrique Díaz Trechuelo	Alférez Fausto Iglesias

caución también se sobrevolaron los alrededores de Yebel Uddia y la pista de Annual.

La anotación que se hizo en el diario de operaciones fue escueta: *“Han resultado heridos el Tte Coronel Jefe de las Fuerzas aéreas de Marruecos Kindelán, observador de uno de los aviones, el capitán Carrillo piloto de otro y jefe del 3º grupo, derribado sin consecuencias el aparato del capitán jefe de la 2ª escuadrilla del 3 grupo y con impactos varios aparatos.*

Se han arrojado 447 bombas de 10 y 22 de 50 kg²⁶.

Los moros tuvieron 600 muertos solamente en el frente de Tafersit. Por parte española hubo un jefe, cuatro oficiales, 70 soldados europeos y 52 indígenas, muertos. Y resultaron heridos dos jefes, 35 oficiales europeos, un moro y 172 de tropa europea y 99 de la indígena. 19 soldados europeos se dieron por desaparecidos.

LA AVIACIÓN Y TIZZI ASSA

Los grupos de escuadrillas de Melilla a finales de mayo de 1923

A final de mayo, estaban encuadrados en las escuadrillas de Melilla unos 40 pilotos. En el cuadro que se reproduce junto a este artículo figuran los que estaban destinados allí a 31 de mayo. Figuran los que se encontraban de baja o de permiso y también quienes estaban encuadrados en dos escuadrillas (una de las de bombardeo y la de caza: es el caso Loriga, Sbarbi, Ortiz o Gallarza). Además había que tener en cuenta el Breguet Sanitario, y los hidros, que también compartían pilotos con los grupos de escuadrillas (Gallarza, Franco).

Los aparatos disponibles rondaban esas cifras. A pesar de que, nominalmente, había en Nador casi sesenta aparatos, a final de mayo estaban en servicio 39; había 17 en reparación y se estaban montando seis Havilland Hispano²⁷. A primera vista podría dudarse de la eficacia de los talleres de aviación que había en el campo²⁸, sin embargo la cantidad y minuciosidad de las tareas que se reflejan en los partes de esos talleres durante los meses de mayo y junio desmiente esa apreciación²⁹.

Los talleres que se habían instalado en Tauima eran grandes, en proporción con el número de aparatos que tendrían que atender.

Había un taller de motores y ajustes, que, durante ese mes de mayo, recibió todo tipo de encargos, desde aldabillas, tubos, herrajes y bisagras hasta la construcción de algunos lanzabombas y dobles palancas para algunos Bristol, pasando por el torneado de cojinetes y bielas y la reparación de unos cuantos motores. A comienzos de mes tenían ocho en reparación, de los que consiguieron tener listos cuatro a final de mes. Pero, además, durante ese mes les entraron otros cinco para reparar.

El taller de autógena recibió ese mes alrededor de cien encargos: soldar radiadores, escapes, dobles mandos, lanzabombas...

El que más encargos recibía no relacionados con los aviones era el taller de carpintería: armarios, mesas (en abril habían construido un palomar y cuatro porterías de fútbol). Ese mes de mayo acabaron de construir 40 cajas de botiquín para los aparatos. Así el 5 de junio, cuando Kindelán fue herido, pudo ser atendido en un primer momento con el botiquín de urgencia del aparato. También se construyeron costillas para planos de Napier, unos cuantos patines para las colas de los aparatos, y algunos calzos.

El taller de montaje se encargaba de la reparación de fuselaje y planos de los aparatos. A comienzos de mes tenía pendientes 4 aparatos, que consiguió tener listos a finales de mayo. Durante ese mes le llegaron encargos para entelar el fuselaje de varios aeroplanos y reparar los planos de otros cuantos aparatos. A otros aviones hubo que hacerles una reparación general. A final de mes tenía en los talleres 7 aparatos y había reparado 14.

Los diarios de operaciones de los grupos de escuadrillas³⁰ durante los días de Tizzi Assa reflejan muy escuetamente lo que sucedió. Los días anteriores se recogen los habituales servicios de reconocimiento, en los que no se detectaron especiales novedades. Incluso el día 24, el Comandante General de Melilla hizo una inspección de todo el frente desde Afrau a Acib de Midar, escoltado por otros dos aviones en los que iban su comandante Ayudante y Kindelán, Jefe de las Fuerzas Aereas de Marruecos.

Los días posteriores al 5 de junio continuaron haciéndose servicios de reconocimiento y bombardeo. El día 6 se lanzaron 104 bombas, el 7, 210 y el 8, 49. Este último día, el 8, el Breguet sanitario, pilotado por el Teniente Sbarbi, recogió en Drius a un oficial herido y lo traslado hasta Nador.

Los primeros servicios sanitarios de la aviación en Marruecos

La casualidad hizo coincidir las ocasiones en las que Tizzi Assa protagonizó intensos combates con pioneras actuaciones sanitarias de la aviación. Los primeros

servicios tuvieron lugar en los combates para tomar la posición a finales de octubre y comienzos de noviembre de 1922. Fueron de transporte de personal sanitario y equipos quirúrgicos al frente: médicos y enfermeras para que atendiesen a los heridos. Más adelante, en mayo de 1923, se incorporaría un avión sanitario con el que se realizaron evacuaciones de heridos.

El primer servicio sanitario fue la noche del 2 de noviembre del año 22. Había habido heridos en los combates.

“Entraban los heridos en Buhafora tendidos en las camillas... [...] La evacuación a Dar-Drius se hizo rápidamente. Por la pista, imposible, avanzaban las ambulancias de la Cruz Roja, protegidas por camiones blindados”⁷⁸¹.

El pronóstico era serio y en Drius no había medios suficientes. Como se habían trasladado a Drius algunos aeroplanos del grupo Rolls para que cooperasen con las operaciones de aquellos días, se optó por ir a buscar en avión el equipo médico y el material quirúrgico necesarios. El capitán García Orcasitas salió en vuelo hacia Tauima para recoger al doctor Nogueras, comandante médico.

“El Dr. Nogueras estimó necesario llevar con él un ayudante y una enfermera... Eran los primeros vuelos nocturnos que realizaban los aviadores. El campo de aterrizaje en Dar-Drius ofrecía no pocos inconvenientes. Todo esto hubo que decírselo a la señorita Elvira López”⁷⁸².

La enfermera accedió a acompañar al doctor y en Tauima se prepararon otros dos aparatos para transportar al teniente médico, a la enfermera y el equipo quirúrgico necesario. Despegaron los aeroplanos y a las once estaban de nuevo en Drius. El piloto que transportó a la enfermera, la ayudó a bajar y *“con una reverencia de minué, le ofrecía al mismo tiempo una muñequita que llevaba en el aparato como mascota”⁷⁸³.*

Mayo y junio de 1923, también presenciaron algunas actuaciones de la aviación sanitaria.

El mismo día 28, de mayo, al igual que había sucedido en noviembre, fue necesario trasladar al frente personal médico. Esta vez fueron dos hermanas de la Caridad sor Amparo Alvarez y sor Máxima Rivero las que salieron para Dar Drius en aeroplano acompañando al comandante médico señor Herraiz y al capitán señor García Gutiérrez especialistas en las heridas del vientre. Uno de los heridos graves era el comandante Ripollés que finalmente fallecería³⁴.

Días antes, el 23, había llegado desde Sevilla un avión sanitario pilotado por Virgilio R. Sbarbi³⁵. Se trataba del Breguet nº 98. Al principio se encargó de pilotarlo el propio Sbarbi³⁶, después lo volaron varios pilotos³⁷.

A pesar de su disponibilidad –la jornada del 5 de mayo y las siguientes estuvo estacionado en Drius–, el Breguet sanitario no realizó ninguna evacuación hasta el 8 de junio en que trasladó a un teniente herido desde Drius a Nador³⁸.

EL USO DE GASES DURANTE LOS COMBATES

Las justificaciones entre los altos mandos del Ejército y entre los políticos para que se usasen gases en Marruecos, habían comenzado los días siguientes de Annual. Durante el año siguiente se nombraron comisiones de estudio para su fabricación y uso y se hicieron gestiones para conseguir el material necesario. Finalmente durante el verano del año 22 se pudieron hacer los primeros ensayos de tiro con granadas de artillería³⁹.

Durante las jornadas de Tizzi Assa, en mayo de 1923 se usaron granadas de Artillería armadas con gases. El efecto causado confirmó las expectativas que se habían generado y el Alto Comisario informó positivamente al general Aizpuru, nuevo ministro de la Guerra del *“terror causado por el pequeño ensayo hecho en Tizzi Assa con proyectiles de artillería”*. Y llegó a pedirle que *“mañana, en Consejo de Ministros, se ocupen, preferentemente, de solucionar la adquisición y envío inmediato de cinco mil bombas, como mínimo, de gases asfixiantes para aeronave”* pues consideraba que *“en el empleo de ese medio de guerra está la solución rapidísima del problema de Marruecos”*; y lo argumentaba aduciendo que ello permitiría *“escatimar las vidas de nuestros hombres, no alarmando a la opinión con sangrientos combates”*. Por otra parte, según algunos de los cálculos que se hicieron *“resulta que cincuenta bombas de cincuenta kilos cada una son suficientes para limpiar un terreno de veinte kilómetros cuadrados”⁴⁰.*

Durante aquellos días se habló de usar gases lanzados por la aviación, pero en Marruecos no había bombas de aviación cargadas con iperita⁴¹. Probablemente como resultado del intercambio de opiniones de la junta del 31 de mayo, Kindelán decidió hacer un pedido. Ese mismo día, el Comandante General le enviaba un telegrama al ministro de la Guerra en el que consideraba urgente el envío de *“Personal; siete pilotos, ocho montadores, cuatro armeros; MATERIAL, dos hidroaviones Savoias con pilotos, con torretas y lanza bombas; cuatro Havilland Hispano; dos Bristol; diez motores Hispano; bombas de cien kilogramos, incendiarias y de gases; veinte ametralladoras; hélices de Bristol, Havilland y Napier [...]”⁴².*

Hasta el 23 de junio no salieron hacia Melilla 300 bombas de aviación de gases



asfixiantes a bordo del cañonero “Bazán”⁴³. Un mes después, el 24 de julio, sólo se habían usado cinco. Poco a poco se irían utilizando más.

LAS SECUELAS DE LOS COMBATES... Y DE LAS COMPONENTAS POLÍTICAS

Los siguientes días de junio se emplearon en afianzar, reforzar y abastecer las posiciones de Tizzi Assa.

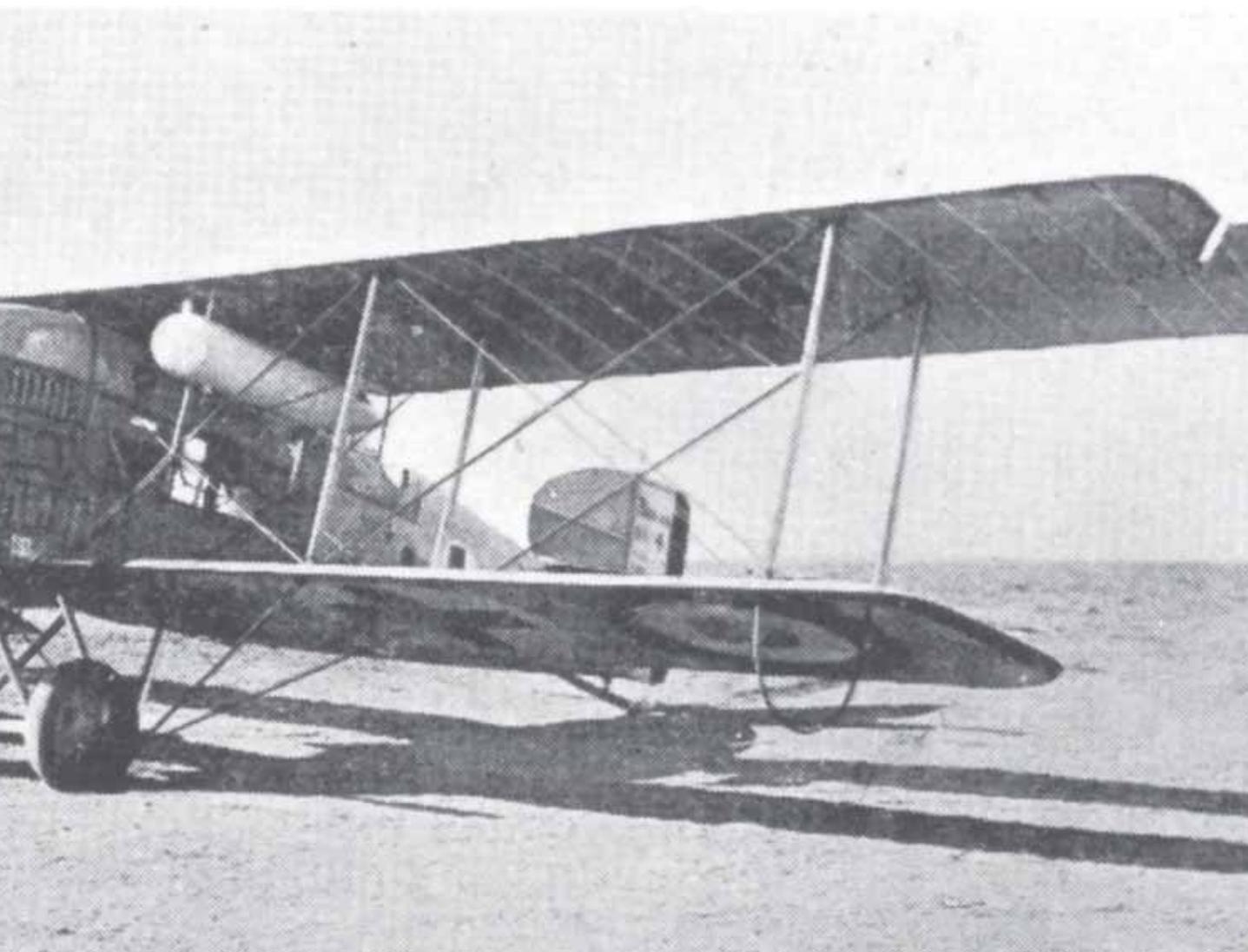
El gobierno liberal, definitivamente, no autorizó que se continuase el avance hacia Alhucemas. Sin embargo sí que permitió operaciones que permitiesen afianzar la línea avanzada, que sufrió diversos ataques las semanas siguientes.

Especialmente importante fue el asedio de la posición de Tifarauin a mitad de agosto. Tras unas jornadas de combates, el 17 se encontró cercada por unas fuerzas estimadas en 8000 rifeños. Al día siguiente salió una columna desde Quebdani para romper el cerco, pero se vio frenada en Farha. El 21 y el 22 se intensificaron los ataques sobre la posición y pudieron ser rechazados. Esos mismos días se realizó el despliegue para acudir en ayuda de la posición. En la zona de Afrau desembarcó una columna que permitió hostigar a las harkas desde un flanco que tenían desprotegido. Hasta entonces, además de mantener el asedio sobre Tifarauin, los rifeños se habían centrado en oponerse a las columnas que avanzaban desde Quebdani. Ante la presencia de la columna que llegaba de la costa hubieron de retirarse y se pudo liberar Tifarauin.

En los combates de Tifarauin fueron derribados y murieron el capitán piloto Joaquín Boy y el teniente piloto Salgado con sus observadores⁴⁴.

Después de tres meses de intensa actividad, la aviación de Melilla se encontraba exhausta. Había sufrido un enorme desgaste de medios y material que no habían

Breguet XIV sanitario (SHYCEA).



sido repuestos con la suficiente diligencia. Estaban útiles menos de la mitad de los aviones que había en plantilla⁴⁵.

Tras la liberación de Tifarautin, Sivela volvió a dimitir como Alto Comisario. De nuevo a causa de las diferencias de criterio entre un gobierno partidario de la acción civil y los mandos del ejército de África⁴⁶. Se le admitió la dimisión y fue sustituido por el general Aizpuru. Poco después tenía lugar el golpe de estado de Primo de Rivera.

La culminación del protagonismo de las *responsabilidades* en la vida política española también tuvo lugar por aquellos días. El general Aguilera, presidente del Consejo Supremo manifestó por entonces su decisión de llevar el proceso hasta el final. El gobierno se vio incapaz de pararlo y fue acusado de amparar a los “impunitistas”, a quienes *tenían motivos para temer que una depuración acabase con sus preeminencias*.

El desencanto hacia la clase política, cuajó definitivamente en la conspiración militar. El 5 de junio, Primo de Rivera, Capitán General de Cataluña había escrito al general Aguilera informándole de las gestiones que estaba haciendo y del ambiente que había encontrado hacia la rebelión. La jefatura de Aguilera parecía entonces indiscutible. Dos días después, Primo se entrevistaba con Aguilera en el domicilio particular de éste. Y quince días más tarde, el 23 de junio, la prensa daba la noticia de una reunión mantenida en la Capitanía General de Madrid por los generales Primo de Rivera, Cavalcanti, Cabanellas, Berenguer (Federico), Saro y Dabán. A su vuelta a Barcelona, Primo de Rivera fue recibido entre aclamaciones de “¡Viva el general valiente! ¡Viva nuestro general! ¡Viva el Ejército! ¡Abajo el Gobierno far-sante!”⁴⁷.

El 10 de julio de 1923 se constituyó la Segunda Comisión de Responsabilidades, formada por 21 diputados que debían dictaminar sobre los sucesos de 1921. Se puso en marcha el suplicatorio contra Berenguer en cuyo trámite, a causa de un lamentable incidente con Sánchez Toca, perdería Aguilera el prestigio que había adquirido ante la oposición y la población civil. El 7 de agosto el general Berenguer fue llamado a declarar ante la Comisión, pero su condición de senador impidió que la cosa fuese a mayores.

El día 11 de agosto se le negó a la Comisión la vista de las actas de la Junta de Defensa Nacional, y comenzó a rumorearse que el propio Rey estaba implicado en el Desastre. Ante el cariz que estaban tomando los acontecimientos y la falta de acuerdo de los miembros de la Comisión, acordaron convocar el Pleno de la Cámara para el 1 de octubre y que se efectuase una votación general sobre el asunto.

El Pleno nunca llegó a reunirse: el 13 de septiembre el Capitán General de Cataluña, general Primo de Rivera, se pronunció con pleno consentimiento del Rey, disolvió las Cámaras y proclamó la Dictadura.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Archivos consultados

- Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA - SHYCEA)
- Instituto de Historia y Cultura Militar (IHyCM) Sección África.
- Archivo General de la Administración (AGA)

Periódicos y revistas

- ABC
- El Debate
- Nuevo Mundo
- Aeroplano

Bibliografía seleccionada

- *Historia de las campañas de Marruecos*, tomos III y IV. Servicio Histórico Militar.
- *Historia de la aviación española*. Instituto de Historia y Cultura Aérea. Madrid. 1988.
- ABELLÁN GARCÍA-MUÑOZ, Juan. *Aviones de la Aviación Militar Española en la Guerra de Marruecos (1913-1927)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2005.
- BALFOUR, Sebastián. *Abrazo mortal. De la guerra colonial a la guerra civil en España y Marruecos (1909-1939)*. Península, Barcelona, 2002
- 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.
- PANDO DESPIERTO, Juan. *Historia secreta de Annual*. Temas de Hoy, Madrid, 1999.
- LA PORTE, Pablo. *El desastre de Annual y la crisis de la Restauración en España (1921-1923)*. Tesis doctoral. Universidad Complutense, Madrid, 1997.

NOTAS

¹El Sol, 6 de mayo de 1922

²El Heraldo de Madrid, 28 de octubre de 1922.

³Diario de las sesiones de Cortes. Senado. Sesión celebrada el 14 de julio de 1922.

⁴IHyCM. R. 111. leg 40. Informe del EM sobre las operaciones.

⁵IHyCM. R. 109. leg 36, carp 7.

⁶IHyCM. R. 109. leg 36, carp 7.

⁷IHyCM. R. 113, leg 43

⁸La Porte. Tesis, p. 575. "en los combates de Tizzi Azza [de octubre] se acusó al Ejército español de haber empleado gases asfixiantes en las operaciones, extremo que tenía ciertas apariencias de verosimilitud."

⁹IHyCM. R. 469. leg 302, carp 7. A comienzos de ese verano se recibieron en Melilla varios cientos de granadas de Artillería de 15,5 cargadas con gases tóxicos, se recibieron también instrucciones para su uso y se autorizó que realizase ensayos el Grupo de Instrucción. A comienzos de septiembre se solicitó autorización para usarlas contra el enemigo. En telegrama de 7 de septiembre el Comandante General le comunicaba al jefe de Drius: "Autorizado por Alto Comisario empleo granadas tóxicas contra enemigo, puede desde luego hacerse uso de las mismas por el Grupo de Instrucción contra Tayudait siempre que condiciones atmosféricas, viento y acertado empleo de caretas por sirvientes lo permitan, dándome cuenta resultado su empleo." No hemos encontrado constancia de su uso en aquellos días. Pero está claro que para la ocupación de Tizzi Assa estaban ya perfectamente operativos.

¹⁰IHyCM. R. 534, leg 373, carp. 1. La sentencia era del 7 de abril y era de un mes de arresto -por lenidad en su proceder- a los componentes del consejo de guerra que juzgó al comandante Senra.

¹¹IHyCM. R. 115. Leg 45. Carp. 3. Telegrama al Ministerio de Estado cursado ante las noticias que llegaban sobre los preparativos de ataque a las posiciones avanzadas.

¹²AHEA. A6. Diarios de operaciones de los grupos 3º y 4º, los meses de mayo y junio de 1923.

¹³AHEA. A6. Hoja de vuelos del mes de mayo de 1923 del piloto D. Román Ingunza.

¹⁴IHyCM. Africa. R 480. Leg 5. Recompensas 1922-26. Orden general de 26 de febrero de 1924

¹⁵IHyCM. Africa. R 480. Leg 5. Recompensas 1922-26. Orden general de 26 de febrero de 1924

¹⁶AHEA. A6. Diarios de operaciones de los grupos 3º y 4º, los meses de mayo y junio de 1923.

¹⁷IHyCM. R. 115. Leg 45. Carp. 3. Acta de la reunión.

¹⁸IHyCM. R. 115. Leg 45. Carp. 3

¹⁹Ibid

²⁰Ibid

²¹El Debate, 3 de junio de 1923

²²Desde hacía un par de meses los aeroplanos podían llevar aparatos de radio para comunicarse con tierra.

²³AHEA. A6. Diarios de operaciones de los grupos 3º y 4º, los meses de mayo y junio de 1923.

²⁴AHEA. A6. Diarios de operaciones de los grupos 3º y 4º, los meses de mayo y junio de 1923.

²⁵Historia de las campañas de Marruecos. Servicio Histórico Militar. Tomo IV, p 597.

²⁶AHEA. A6. Diarios de operaciones de los grupos 3º y 4º, los meses de mayo y junio de 1923.

²⁷AHEA. A6. TALLERES. SITUACIÓN DE APARATOS Y MOTORES EN EL MES DE MAYO.

AÑO 1923. AERÓDROMO DE NADOR.

²⁸ABC, 18 abril, 1923. Corrochano firma un artículo sobre la fiesta aérea de Sevilla en el que elogia al capitán Ortiz. Para enaltecer más sus méritos dice: "Lo que caracteriza a nuestros aviadores es una juventud deseosa de hazañas, temeridad, amor propio, ir adonde vaya el primero, como sea, con aparatos mal cuidados, con motores repasados a la ligera y por malos mecánicos, a veces por soldados."

²⁹AHEA. A6. TALLERES.

³⁰AHEA. A6. Diarios de operaciones de los grupos 3º y 4º, los meses de mayo y junio de 1923.

³¹Nuevo Mundo, 17 noviembre, 1922.

³²Nuevo Mundo, 17 noviembre, 1922. Cfr tb. IHyCM. Africa.. Leg 295. 1922. Aviación; reconocimientos... Reconocimiento y bombardeo del día 2 de noviembre de 1922.

³³Nuevo Mundo, 17 noviembre, 1922.

³⁴El Debate, 29 mayo, 1923

³⁵IHyCM. Africa. Leg 361. Carp 6. Operaciones aviación (1923).

³⁶AHEA. A6. Hoja de vuelos del piloto Virgilio R. Sbarbi, junio de 1923.

³⁷Cfr. AHEA. A6. Hojas de vuelos de junio y julio del cabo Francisco Fullá y del capitán Joaquín Boy.

³⁸IHyCM. R 499. Leg 346. Carp 2. Diario de operaciones del tercer grupo de Escuadrillas. 1923

³⁹IHyCM. R 456. Leg 302. carp 7. Cfr tb Pando. Historia... cap VI y Balfour. Abrazo... pág 241 y ss.

⁴⁰IHyCM. Africa. R. 139, leg 80, carp 7.

⁴¹IHyCM. R 456. Leg 302. carp 7. En agosto de 1922 el Alto Comisario había solicitado al Ministro: "con carácter de ensayo para la aviación del Ejército ruego a V.E. ordene envíen a Melilla mil bombas de gases sistema Pickew que son las usadas por el Dédalo". Sin embargo, en los estadillos de los meses siguientes no aparecen dentro de las existencias de armamento y munición. Mientras que sí que se recogen en los estadillos posteriores al 24 de junio, después de la llegada del "Bazán"

⁴²IHyCM. Africa. R. 518. Leg 361, carp. 6

⁴³IHyCM. Africa. R. 518. Leg 361, carp. 6

⁴⁴Cfr Herrera, Emilio. La Aviación en el socorro a Tifarauin. Aeroplano nº 5, 1987.

⁴⁵IHyCM. Africa. R. 139, leg 80, carp 7. El 19 de agosto el Alto Comisario pedía al ministro de la Guerra que le enviase cuanto antes los "tres aparatos tipo Goliat que están en Sevilla, [...] así como los 40 motores de aviación que son necesarios para sustituir muchos inútiles". Tres días después en otro telegrama le dice: "El Jefe de las Fuerzas aéreas me hace presente que solo tiene útiles diez y nueve aeroplanos y cuatro hidroaviones en vez de los cincuenta y cuatro y diez que respectivamente tiene en plantilla"

⁴⁶IHyCM. Africa. R. 139, leg 80, carp 7. En un telegrama que envía al Presidente del Consejo, al ministro de la Guerra y al de Estado, después de solicitar de nuevo que se le envíen más bombas de gases por ver en ello la solución al problema sin exponer inútilmente más vidas de hombres, dice: "Si el gobierno me abandona en estas circunstancias en que tan claramente está el problema planteado, la decepción será aquí enorme". Claramente se ha puesto ya del lado de los jefes militares de Marruecos.

⁴⁷Fernando Soldevilla, El año político, 1923, Madrid, 1924, pp. 288-91, citado por La Porte, p. 734.

La aviadora Bailey en Cabo Juby

JAVIER MARZÁ CAÑETE

INTRODUCCIÓN

Qué razón tiene el dicho de que “una imagen vale más que mil palabras”! Y así es, entre otras cosas, porque para demostrar un hecho del pasado, por muy insignificante que parezca, esa imagen contribuirá sin duda a ampliar, mejorar o definir con mayor precisión aquel momento histórico.

El caso que nos ocupa en este pequeño trabajo tiene que ver con el efímero paso de la aristócrata irlandesa Mrs. Lady Bailey (1890–1960) en el aeródromo de Cabo Juby (en la actualidad Tarfaya). Todo esto ocurría en diciembre de 1928 y en su gesta le acompañaba su pequeño De Havilland DH 60 con motor Cirrus de 80 CV. La fotografía que acompaña a este artículo corrobora gráficamente este hecho no muy conocido. Dicha fotografía fue hallada, junto a otras, en Madrid –y salvadas “in extremis” de acabar en la basura– en casa de la viuda del Capitán de Ingenieros Leandro Cañete Heredia (1900–1936), hermano pequeño de Antonio Cañete, también Capitán de Ingenieros, diseñador y constructor del hidroavión prototipo H.A.C.R. “Pirata”.

Pero volvamos a nuestra imagen y su estudio histórico. Fue tomada el 24 de diciembre de 1928 durante el viaje de retorno de Mrs. Bailey de Ciudad del Cabo, vuelo que la aviadora irlandesa realizó para “visitar” a su marido en la capital de Sudáfrica y cuyo punto de partida y retorno era el aeródromo de Croydon en Londres. Procedente de Villa Cisneros, llegó a Cabo Juby el domingo 23 de diciembre, pernoctando en la base española; al día siguiente, Nochebuena, continuó su vuelo hacia Agadir.

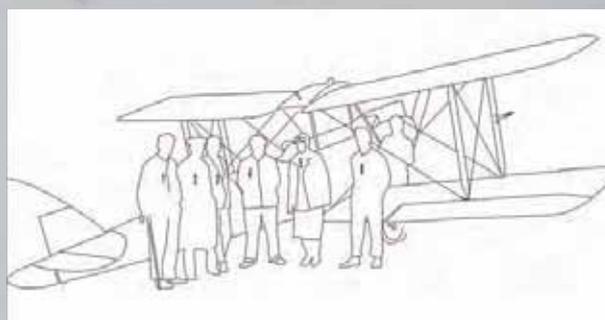
Para un análisis histórico, no sólo es importante la imagen que aparece en la fotografía, también lo es la fecha en que se tomó, la identificación de los personajes, incluso su autor además de otros elementos que pueden intervenir en la escena. A veces, debido a la falta de datos “empíricos” se hace necesario recurrir a métodos indirectos que completen este análisis. Del autor de la foto se desconoce su identidad aunque probablemente la fotografía fue tomada por cualquier soldado u oficial allí destinado con la cámara fotográfica del entonces Teniente Leandro Cañete Heredia, que aparece en la imagen situado el primero por la izquierda portando un bastón. Es interesante destacar en esta imagen la presencia de Monsieur Louis Vidal –tercero por la izquierda– jefe de la Compagnie Generale Aeropostale en Cabo Juby que fué quien sustituyó en ese cargo al famoso aviador y escritor francés Antoine de Saint Exupéry a finales de 1928. A Vidal se le pudo identificar gracias a otra fotografía hecha en la base africana en la que aparece su nombre escrito al pie de la misma. A la izquierda de Louis Vidal vemos a Mario Páramo Roldán a cuyo lado posa Lady Bailey con su inconfundible indumentaria de vuelo, preparada para emprender la siguiente etapa en su regreso a Londres. En segundo plano, la imagen del De Havilland DH-60 con matrícula G-EBTG, todo ello enmarcado en el desértico y arenoso paisaje de Cabo Juby. No ha sido posible identificar al resto de personajes que probablemente eran soldados, mecánicos y personal que pres-

taba servicio en la base, aunque sería de esperar que algún lector descubriese algún conocido o familiar en la escena, lo que podría completar esta pequeña parte de la escala de Bailey en la colonia española.

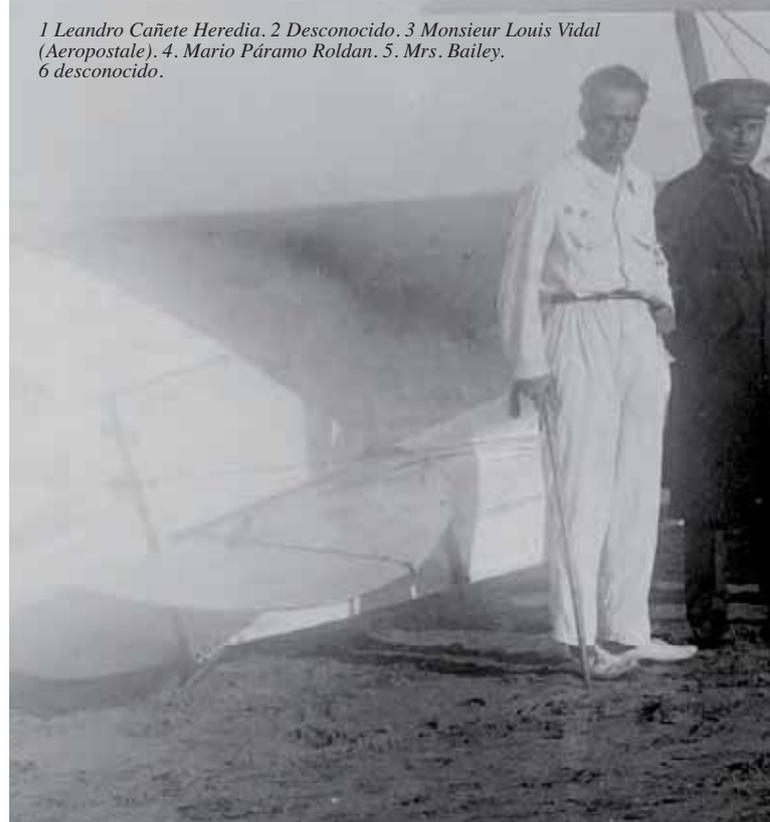
LADY BAILEY Y SU TRAVESÍA AFRICANA: LONDRES-CIUDAD DEL CABO IDA Y VUELTA

Lady Bailey (cuyo nombre de soltera era Mary Westenna) partió del aeródromo de Stag Lane, al norte de Londres, a las 12:30 de la tarde del 9 de marzo de 1928 en su flamante De Havilland DH 60 Moth matriculado G-EBSF.

La aristócrata irlandesa trataba de realizar un vuelo por etapas en unas condiciones que para aquella época suponía un riesgo más que notable. Un continente como África ofrece al viajero todo un complejo abanico de climas y orografía directamente proporcional a las latitudes que abarca. África es



1 Leandro Cañete Heredia. 2 Desconocido. 3 Monsieur Louis Vidal (Aeropostale). 4. Mario Páramo Roldán. 5. Mrs. Bailey. 6 desconocido.



atravesada por el Ecuador por la mitad de su territorio aproximadamente y al norte y sur del mismo encontramos unas zonas climáticas en franjas paralelas a este: podemos hallar una zona ecuatorial, dos tropicales, dos desérticas y dos mediterráneas. Sin embargo, existe una cierta disimetría entre el Este y el Oeste del continente, cumpliéndose dicho patrón con cierta regularidad en el cuadrante noroccidental.

En cualquier caso, el *cockpit* abierto del DH 60 y la posición de pilotaje en el puesto trasero exponía a la aviadora a todas las inclemencias del tiempo y al abrasador sol africano. Como única protección tan sólo contaba con el pequeño parabrisas y el ala superior a modo de parasol, pero ambas ofrecían escaso resguardo durante el vuelo y, si a esto le añadimos que un biplano de escuela con un motor de una potencia menor de 100 CV sería el encargado de tal proeza, podemos afirmar que algo más que suerte es lo que acompañó a la intrépida aviadora.



El aristócrata y multimillonario Sir Agraaham Bailey (Wikipedia).

No desmereciendo en absoluto el éxito alcanzado por Mrs. Bailey también hay que decir que un apoyo financiero bastante holgado contribuyó sin duda a que su empresa llegase a buen término como podremos comprobar más adelante.

¿Cuáles fueron las razones que motivaron este viaje? Según dice Mrs. Bailey el único objetivo de tal aventura era visitar a su marido, el multimillonario y aristócrata Sir Abe (Abraham) Bailey en Ciudad del Cabo. Así pues, la partida "oficial" del histórico vuelo se llevó a cabo desde el aeropuerto de Croydon al sur de Londres al que llegó procedente del aeródromo de Stag Lane. Para disponer de mayor autonomía se le instaló en el Moth un depósito auxiliar de combustible en el puesto delantero de pilotaje, lo que alargaba considerablemente la autonomía de vuelo hasta las diez horas y media. Esto supuso que al estar retrasado el puesto de pilotaje el ala superior dejaba de ofrecer la protección contra



Oficiales de Cabo Juby despidiendo a Mrs. Bailey. Foto tomada el 24 de diciembre de 1928 poco antes de partir hacia Agadir (archivo familiar Javier Marzá Cañete).

el sol y la lluvia. Además, con la intención de evitar cargar excesivamente su aeroplano, y teniendo en cuenta la limitada potencia del motor Cirrus II, Mrs. Bailey aligeró al máximo su equipaje, por lo que tan sólo incluyó dos pequeñas bolsas de viaje; lo que resultase necesario en el trayecto se lo compraría en las diferentes escalas que realizara...

No vamos a describir una a una las diferentes etapas del viaje ni todas las vicisitudes acaecidas en el mismo pues todo ello daría para un libro entero, sin embargo destacaremos en una visión general los detalles más importantes que marcaron esas 18.000 millas de travesía. El trayecto de ida hacia Ciudad del Cabo lo realizó pasando por Francia, Italia, Malta, Libia, costa norteafricana oriental hasta la capital de Egipto. Desde El Cairo voló hacia el sur siguiendo el curso del río Nilo atravesando después Sudán, Kenia, Tanzania, Zambia, Zimbabwue y finalmente Sudáfrica.

En esta primera etapa padeció más de un percance; uno de los más serios lo tuvo al llegar a El Cairo debido a que las autoridades británicas en Egipto no autorizaban a Mrs. Bailey a viajar sola e insistían que para poder continuar con su vuelo lo debía hacer escoltada por un hombre. Pero nuestra protagonista no estaba dispuesta a ceder ante semejante condición, así que su aeroplano quedó "confiscado" y puesto bajo llave hasta que se resolviera el asunto. Finalmente un acuerdo firmado con las autoridades, un poco de diplomacia, y el apoyo e influencia de su marido desde Ciudad del Cabo le permitió proseguir a costa de un retraso de 7 días.

Un aterrizaje forzado entre Wadi Halfa y Shereik, al norte de Sudán, que según parece se debió a problemas con el motor fue otro pequeño inconveniente que fué resuelto rápidamente. Pero nada comparado al accidente ocurrido en Tabora (Tanzania) el 8 de abril: en una toma dura debido a la



Tarjeta de colección de Will's Cigarettes con la ilustración del segundo DH60 en pleno vuelo. Nótase el puesto retrasado de pilotaje de Mrs. Bailey debido al depósito auxiliar de combustible. (Imperial Tobacco C.O.).

tales alturas y desconocía las implicaciones que conlleva una menor presión atmosférica y por lo tanto menor sustentación relativa. Pudiéndolo contar añadió así una experiencia más a su carrera aeronáutica.

Como no estaba dispuesta a abandonar su viaje, realizó las gestiones necesarias para conseguir un nuevo avión que sustituyera al accidentado. Dicho y hecho; en unos pocos días llegó su nuevo aparato matriculado G-EBTG, de idénticas características al anterior, se instaló el depósito auxiliar del biplano accidentado y, finalmente, el sábado 21 de abril emprendió el vuelo en su nuevo Moth en dirección Abercorn, hoy Mbala en la república de Zambia. El tramo final de la ruta hasta Ciudad del Cabo lo realizó sin más contratiempos pasando por Bulawayo en Zimbabwe, la antigua Rhodesia, y finalmente alcanzando Sudáfrica por Pretoria y en dirección Suroeste hasta su destino. El vuelo de ida finalizó a las 12:15 pm del 30 de abril, después de 52 días. Mrs. Bailey calcula el tiempo de vuelo en 121 horas y 35 minutos. No se batió ningún record de velocidad pues tampoco era el objetivo del viaje, no obstante, la prensa internacional se hizo eco de la ha-

elevada altitud sobre el nivel del mar de esa población –Tabora se encuentra a 5000 pies de altura– el aparato capotó quedando panza arriba y completamente inutilizado. Afortunadamente la aviadora no resultó herida. Nos explica Lady Bailey que *a semejante altitud, el aire se encuentra muy rareficado y el aterrizaje lo debería haber realizado a una mayor velocidad.* Ella nunca había realizado tomas y despegues a

zaña pues las características del vuelo en solitario de una mujer atravesando África y en una época tan "temprana" de la aviación merecía un interés especial.

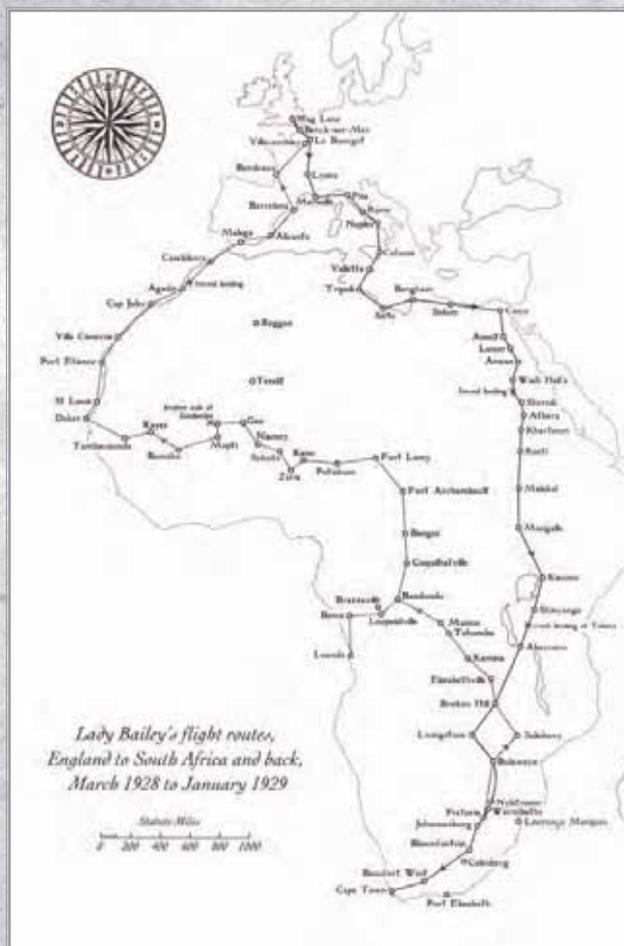
El retorno a Londres comenzó en septiembre de ese año, esta vez sin prisas ya que hizo varias escalas en lugares no correspondientes a la ruta. El primer tramo fue similar al viaje de ida hasta Bulawayo (Zimbabwe). De ahí hasta Salisbury

(hoy Harare) en dirección a Broken Hill (hoy Kabwe en la república de Zambia). A partir de entonces la ruta se desvía hacia el Noroeste atravesando el inmenso Congo Belga, así llamado en aquella época, y haciendo una incursión hacia la costa de Angola. Retorna a su ruta hacia la República Centroafricana, Chad, Nigeria, Níger, Malí y arribando a la costa noroccidental africana en la capital de Senegal, Dakar. Así evitó Mrs. Bailey adentrarse en el peligroso desierto del Sahara en el cual una avería o cualquier otro contratiempo hubiera podido suponerle el fin no sólo de su aventura, sino también de su vida. Desde este punto el resto del trayecto africano se desarrolla por línea de costa hacia el norte, la misma que e1 año antes había trazado la Patrulla Atlántida al mando del Comandante Llorente. Después de Senegal sobrevuela Mauritania para, seguidamente alcanzar el territorio conocido hoy como Sahara Occidental, antigua colonia Española y arribar a Cabo Juby, motivo de este trabajo.

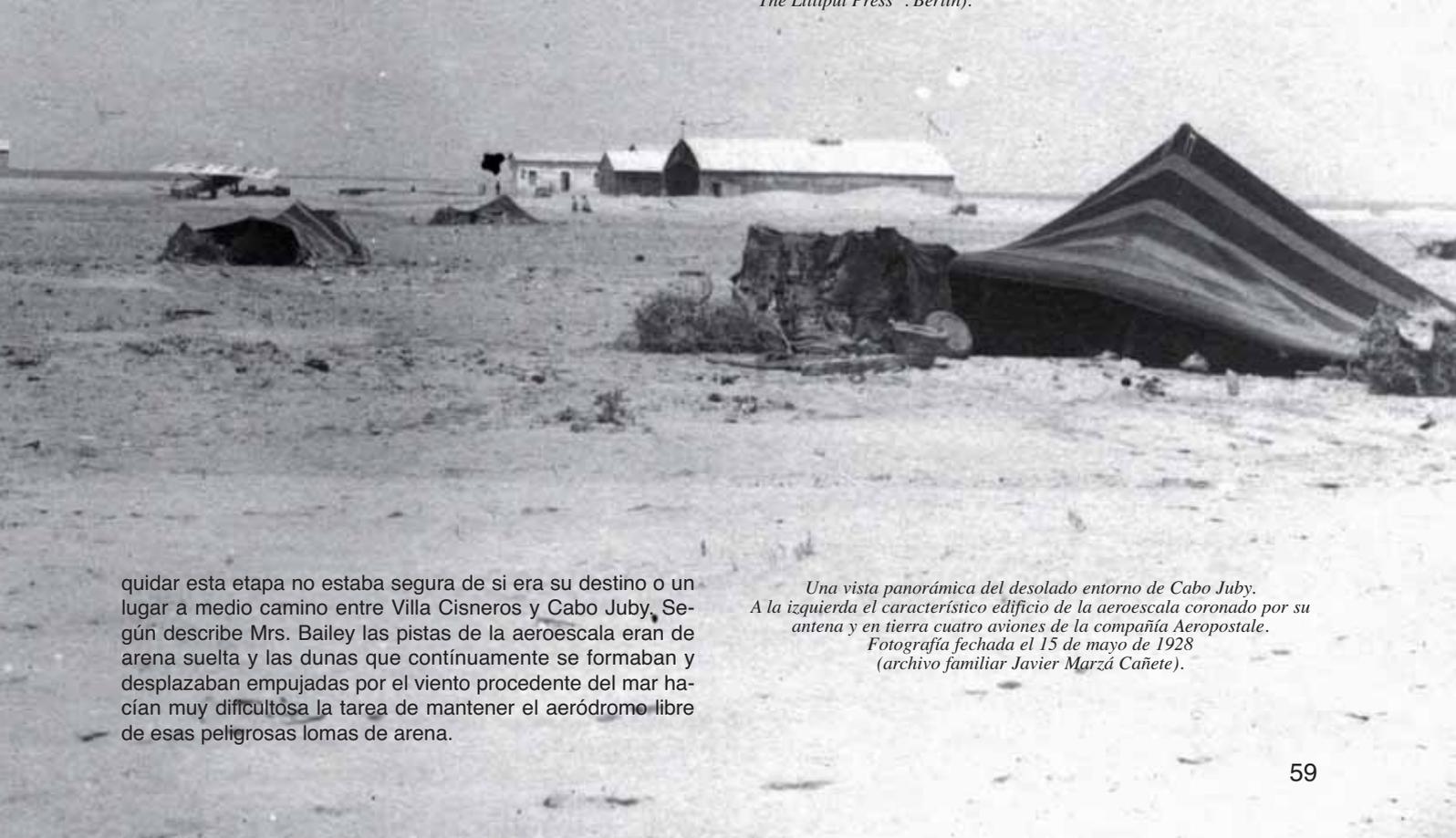
ETAPA EN CABO JUBY

El día 23 de diciembre aterriza en Cabo Juby el biplano de Mrs. Bailey. Nos explica la aviadora que 5 horas antes, partiendo de Villa Cisneros el viento era tan fuerte que parecía que el aeroplano no se movía mientras iba ascendiendo. La distancia hasta el aeródromo español era de unas 400 millas por la línea de costa, la meteorología no era mala, había buena visibilidad y el fuerte vendaval que soplaba fue aprovechado para subir hasta el nivel en que empiezan los efectos del contraaliso, viento que en el hemisferio norte circula desde el Ecuador en dirección Nordeste. Este contraaliso, formado a unos 6.000 pies de altura, impulsaba al avión de cola y el trayecto que por distancia hubiera tenido que ser realizado en condiciones de viento en calma en unas 9 horas, lo recorrió en 5 horas y 10 minutos.

Llegando a su destino apareció la silueta blanca de la fortaleza y su enorme antena pero debido al tiempo récord en li-



Mapa del recorrido de Mrs. Bailey con sus diferentes etapas (cortesía de "The Lilliput Press". Berlín).



quidar esta etapa no estaba segura de si era su destino o un lugar a medio camino entre Villa Cisneros y Cabo Juby, Según describe Mrs. Bailey las pistas de la aerostación eran de arena suelta y las dunas que continuamente se formaban y desplazaban empujadas por el viento procedente del mar hacían muy difícil la tarea de mantener el aeródromo libre de esas peligrosas lomas de arena.

Una vista panorámica del desolado entorno de Cabo Juby. A la izquierda el característico edificio de la aerostación coronado por su antena y en tierra cuatro aviones de la compañía Aeropostale. Fotografía fechada el 15 de mayo de 1928 (archivo familiar Javier Marzá Cañete).



La aviadora irlandesa Mrs. Bailey poco después de obtener su licencia de piloto (<http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/bailey.html>).

Rodar por la pista era tarea poco más que imposible, y se requirió la ayuda del personal de tierra para empujar el aeroplano hasta el hangar. Aquella base enmarcada en un paisaje absolutamente desértico y solitario, con las olas rompiendo en la costa y el viento humidificado por acción del mar resultaba para Mrs. Bailey *terriblemente hermoso*. Le

recordaba a las rompientes de los acantilados de Muizenberg cerca de Ciudad del Cabo. Más adelante explica que la fortaleza estaba habitada por personal militar de la Fuerza Aérea española, oficiales, y suboficiales con sus familias. Recuerda con mucho agrado la gran hospitalidad con la que fue recibida y el tea party ofrecido en su honor al que respondió con un pequeño discurso de agradecimiento con la ayuda de un intérprete. Finalmente la aviadora irlandesa reflexiona cuánto se agradecen la hospitalidad y el cariño con que fue recibida en todas las etapas de un viaje en el que nada está hecho y se lamenta de no poder hacer más por todas aquellas personas que ha llegado a conocer en cada una de las escalas.

ETAPA FINAL DEL TRAYECTO

Despegando de Cabo Juby su próximo objetivo era Agadir ya en territorio marroquí y pernoctar allí hasta el día de Navidad. Al día siguiente, partiendo por la mañana en dirección a Casablanca tuvo que realizar un aterrizaje forzoso por un problema en el motor que una vez resuelto le permitió finalizar el tramo Noroccidental Africano y alcanzar España por Málaga, costa levantina y Barcelona. Sólo quedaba ya atravesar Francia y en un último salto cruzar el Canal de la Mancha para alcanzar Croydon el 17 de enero de 1929. La prensa en general se hizo eco de la hazaña y Mrs. Bailey fue premiada con el prestigioso Britannia Trophy y nombrada Dama del Imperio Británico por su gran éxito. Mrs. Bailey estimó que el viaje de retorno se hizo en unas 124 horas de vuelo sin contar la incursión hacia la costa Angoleña.

CONCLUSIONES

No debe ser fácil preparar y realizar una travesía de casi 28.000 kilómetros en las condiciones en que se desarrolló.

De Havilland DH-60 Cirrus II Moth

motor cirrus II Moth
80-85cv

depósito auxiliar
de combustible

puesto de pilotaje

MATRICULAS

Primer avión : G-EBSF

Segundo avión : G-EBTG

DIMENSIONES

Envergadura : 9,14m

Longitud : 7,29m

Altura : 2,68m

Superficie alar : 22,57 m²

Total distancia recorrida: 27950 km

Era una aventura arriesgada pero posible y sin duda alguna imperó el sentido común evitando riesgos innecesarios. Por ejemplo, atravesar sobrevolando el Sahara en un biplano de escuela puede parecer una temeridad sabiendo que es el desierto cálido más grande del mundo. Es una barrera infranqueable debido a las enormes extensiones de territorio inhabitado en el que un aterrizaje forzoso, un fallo de motor o cualquier otra eventualidad no hubiera podido ser resuelta de forma autónoma. La lógica se impuso y la ruta de ida hacia el sur se llevó a cabo por el río Nilo, que sirvió de guía y "salvavidas" para Mrs. Bailey a lo largo de sus 6.756 kilómetros de longitud. El retorno realizado por el centro del continente hasta la capital del Chad también tenía sus riesgos pero las etapas de toda esta aventura en general tenían una media de entre 400 y 500 kilómetros y gran parte de ellas en territorios coloniales de Europa.

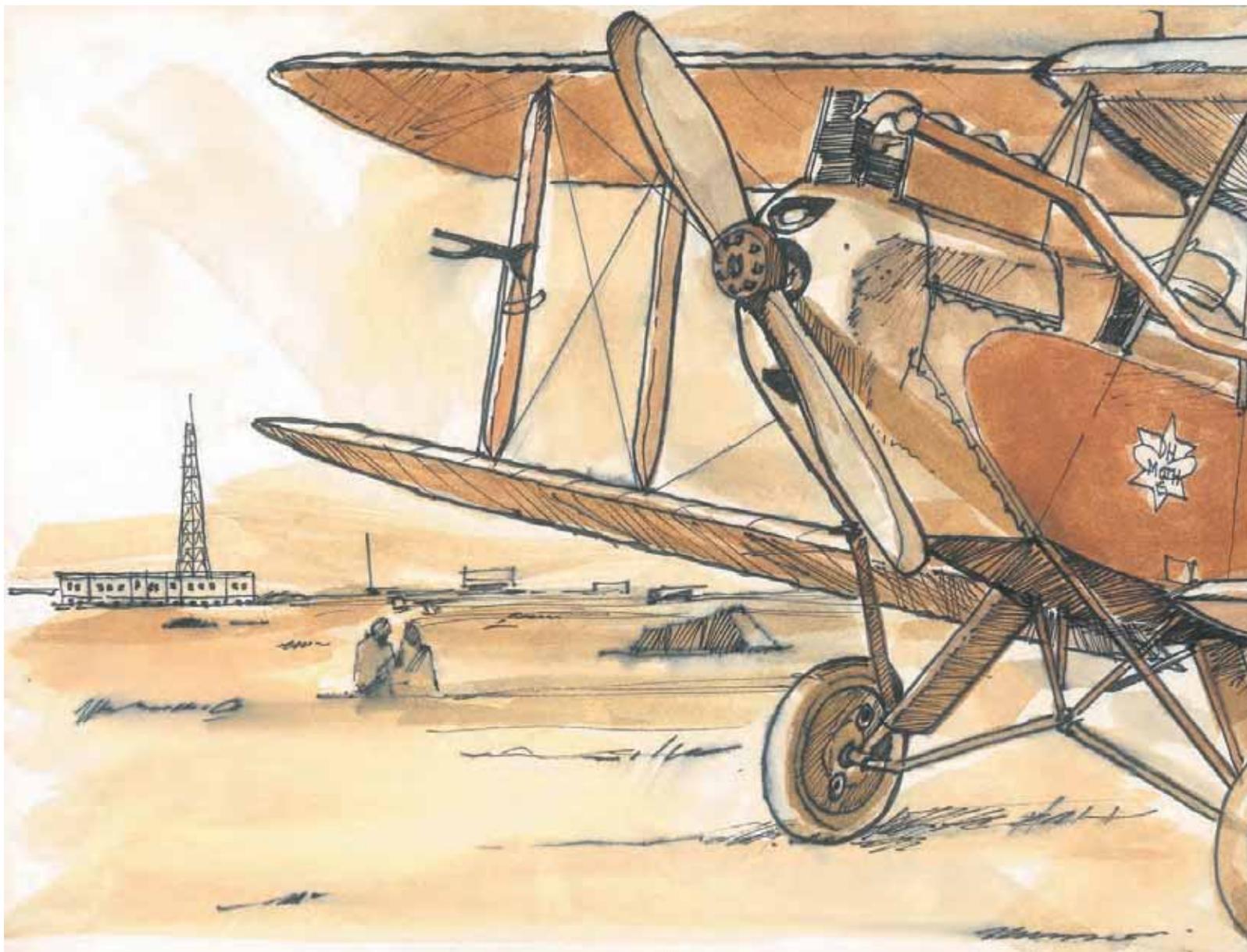
AGRADECIMIENTOS

Quisiera agradecer a M^a del Mar Rodríguez Cañete, prima hermana del autor de este trabajo, su oportuna y rápi-

da intervención en recuperar este y más material fotográfico y documental que estuvo a punto de perderse para siempre, contribuyendo, si cabe a conservar, esta pequeña parte de la historia de Cabo Juby. También a Ángeles Petrement Aldeiturriaga, viuda de Leandro Cañete y a su nuera M^a Pepa quienes han permitido acceder a todo ese archivo familiar.

BIBLIOGRAFÍA

- Jane Falloon. *Throttle Full Open* A life of Lady Bailey, Irish Aviatrix. The Lilliput press, Dublin 1999.
- *Crónica de la Aviación*. Plaza & Janes, 1992.
- Eileen F. Lebow. *Before Amelia: Women Pilots In the Early Days of Aviation* Brassey's, 2002.
- Valerie Moolmar. *Heroínas del aire. Grandes épocas de la aviación*. Vol. I y II. Time Life Folio. Barcelona, 1995.
- Warleta, Salas, San Emeterio. *Aviones Militares Españoles*. IHCA, Madrid, 1986.



Manuel Gutiérrez Lanzas

MIGUEL PARRILLA NIETO
Capitán retirado del Ejército de Tierra
Licenciado en Historia Contemporánea

Fue de todo en la aeronáutica militar: radio, bombardero, piloto y Medalla Militar. Saboreó la gloria y conoció como pocos las diferentes caras de la guerra, pero sobre la peripecia de su azarosa vida dejó para la historia una imborrable imagen de heroísmo que lo consagra entre los grandes de la Aviación española.

En un barrio humilde de la ciudad de Jaén nació Manuel el 30 de julio de 1903. Su padre poseía un pequeño taller de carpintería en el que pronto aprendió a manejar las herramientas del oficio, ese sería el que se anotó el día 1 de julio de 1922, cuando fue filiado como soldado de Ingenieros, en el Servicio de Aviación Militar. Era menudo de cuerpo, de sonrisa fácil y mirada penetrante; duro frente a las adversidades y vehemente en los afectos. Gutiérrez Lanzas no conocía el miedo y su entusiasmo resultaba contagioso para quienes le conocían. Sólo el Aire como medio de acción podía satisfacer sus apetencias de riesgo y aventura, precisamente en una época en la que volar resultaba un ejercicio de semidioses o de locos.

OFICIO DE INTRÉPIDOS

Gutiérrez Lanzas, cabo en 1923, consiguió ser admitido en el aeródromo de Los Alcázares como alumno de los cursos de Ametrallador Bombardero, convocados el 31 de julio de aquel año. Terminadas las prácticas correspondientes obtuvo el título el 17 de diciembre. En los primeros meses de 1924 se incorporó a la escuadrilla "Bristol" en Melilla, comenzando así su carrera de aviador.

En las operaciones del sitio de Mexerah, uno de los episodios más sangrientos de la guerra de Africa, la pericia y valor del joven bombardero fueron recompensados con el ascenso a sargento por méritos de guerra. En aquella arriesgada intervención militar, desarrollada el día 21 de noviembre, resultó herido; pero a las tres semanas, apenas repuesto de su lesión, Manuel Gutiérrez reanudó la actividad bélica, sumando en sólo el primer trimestre de



Manuel Gutiérrez Lanzas. Fot-Galería Militar Contemporánea. T VII p 282.

1925, un total de 51 horas de vuelo y 33 operaciones sobre el enemigo.

En la mañana del 19 de abril dos aparatos calentaban motores sobre la pista del aeródromo de Nador; eran los *Bristol*, pilotados respectivamente por los tenientes Moner y Senén Ordiales. A cargo del armamento iban los sargentos bombarderos Cartagena Aldaguer y Gutiérrez Lanzas. El objetivo del día era sobradamente conocido para las tripulaciones: se trataba una vez más del zoco Beni Bu Yahí del Llano, una planicie salpicada de rocas y casitas blancas considerada como nido de rebeldes y banderina de enganche de las tropas de Abd el Krim.

Los aviones volaban a la vista, era la rutina de cada mañana. Ya sobre el objetivo Gutiérrez Lanzas dejó caer su primera carga de metralla. Al momento se abatió el otro aparato y Cartagena Aldaguer repetía la operación iniciada por su com-

pañero. Subir, bombardear, primero un *Bristol* y después otro, hasta acabar la munición; un juego si no fuera porque el enemigo ya los conocía y les aguardaba para contrarrestar su acción. Agazapados, sin perder la calma, los rifeños seguían con el punto de mira de sus fusiles cada evolución de los aparatos, y en el momento de menor altura, disparaban todos a la vez con asombrosa precisión.

Aquella mañana la presencia del enemigo en la zona era muy numerosa. Comprobado el escaso efecto del bombardeo sobre el ingenioso despliegue de los cableños, los pilotos decidieron emplear las ametralladoras. Rugieron los motores al límite de sus revoluciones, y en el escaso intervalo de segundos, Cartagena y Gutiérrez arrasaron sucesivamente con el fuego de sus máquinas hasta lo más recóndito de las defensas enemigas. Pero la mala fortuna acechaba aquella mañana a los militares españoles: al salir de una pasada a ras del suelo, el avión de Moner y Cartagena tomó altura desapareciendo entre las nubes blancas que encapotaban el cielo. Al instante la masa metálica del *Bristol* caía en un vertiginoso picado, y cuando el choque contra el suelo parecía inevitable, el piloto describió una extraña pirueta e intentó recuperar la estabilidad perdida.

El teniente Moner, había sido alcanzado por un disparo y estaba muerto. El sargento Cartagena, herido, trataba desesperadamente de hacerse con el control del aparato, más; al cabo de angustiosa lucha, el *Bristol* acabó estrellándose contra el suelo, mientras Senén Ordiales y Gutiérrez Lanzas, desde el privilegiado pedestal que les sustentaba, asistían impotentes a la muerte de sus camaradas.

Como sombras en movimiento confuso, una masa de hombres se desparrahaba por el llano en dirección a los restos del aparato siniestrado. En su loca carrera no advirtieron que desde arriba, sobre sus cabezas, se les venía encima el avión superviviente. Y entre las alas, una lluvia de balas sembraba la muerte

y el espanto a solo unos pasos del montón de hierros y maderas humeantes.

AGRIDULCE FINAL

A pesar del castigo, los defensores del zoco no cejaron en su empeño. Repuestos de la sorpresa agrupáronse nuevamente y gritando, perseguidos de cerca por el *Bristol*, avanzaron impetuosos hacia su codiciada meta; sin embargo, esta vez el pájaro que los hostigaba no disparó. El piloto cambió de táctica: rebotando de pedrusco en pedrusco, envuelto en polvo, el avión se posó en tierra, de él salían dos hombres carabina al brazo tratando de paralizar el avance entusiasta de los nativos.

Gutiérrez Lanzas corrió hacia el montón de hierros humeantes del primer avión. El aterrizaje había sido aceptable, cayeron justo al lado del aparato destruido. Era preciso asegurarse de que no había supervivientes. A la primera inspección el sargento sólo encontró muerte, y la muerte también le acechaba a él.

Cada uno desde su parapeto, el oficial piloto y el sargento bombardero, contenían la avalancha humana que se les venía encima. Así, distantes uno de otro apenas un centenar de metros, mantuvieron a raya a los cableños. Pero a poco de emprender su desesperada defensa, el teniente Ordiales dejó de disparar, se había quedado sin munición.

Gutiérrez Lanzas viendo que también se le agotaban a él los escasos cartuchos de la dotación, se acercó aún más al aparato destruido. Buscó ansiosamente en el interior, levantó hierros, se abrasó las manos y removió entre los cadáveres de sus compañeros, hasta que por fin logró dar con una carabina, la de Cartagena o la de Moner, un arma al fin con varios cargadores.

Después de largos minutos de angustia, en los que cada cartucho gastado era



Los Bristol F.2B comenzaron a operar en Melilla en 1922 y continuaron en Melilla tomando parte en todas las operaciones en la zona oriental hasta finales de 1926.

ya un seguro menos en tan extraña situación de supervivencia, una patrulla de infantería que había presenciado la peripetia de los aviadores se aproximó hasta ellos y en el último momento, logró liberarlos. Los cadáveres del teniente Moner y el sargento Cartagena quedaban bajo la custodia de los infantes que se habían adueñado de la situación. A los pocos minutos el *Bristol* n° 15 despegaba de la improvisada pista camino de Nador.

Años más tarde, don Alfonso XIII imponía la Medalla Militar Individual a los dos heroicos aviadores, el capitán Senén Ordiales y el suboficial Manuel Gutiérrez Lanzas, ambos ascendidos por méritos de guerra en 1926. En ese mismo año conseguía el suboficial su título de piloto, tras el correspondiente curso en la escuela de Alcalá de Henares, continuando como plaza en vuelo en la zona de Melilla hasta los meses anteriores a la guerra civil.

Manuel Gutiérrez no vio con entusiasmo el movimiento iniciado por algunos de sus compañeros en julio de 1936. Tan pronto se dispararon los primeros tiros se incorporó a su destino. En las fuerzas aéreas gubernamentales obtuvo Gutiérrez Lanzas el empleo de teniente. Con las correspondientes divisas en el mono de vuelo intervino durante los tres años de guerra en los distintos frentes de combate. Acabó la contienda, y en 1939 comenzaron a funcionar los consejos de guerra para depurar responsabilidades de los militares profesionales. Manuel Gutiérrez Lanzas fue condenado en un primer proceso a treinta años de prisión por el delito de auxilio a la rebelión, meses más tarde le fue rebajada la pena considerablemente, pero quedó inhabilitado para ejercer su profesión.

El que fuera uno de los pilotos destacados en la guerra de Africa perdió carrera e ilusiones tras el conflicto que enfrentó pocos años después a los españoles. Con el eterno sentimiento de haber sido enjuiciado por la ingratitud, llegó al final de sus días el 6 de enero de 1949, cuando contaba sólo 46 años de edad.

FUENTES

- AHGA: Expte. Personal de Manuel Gutiérrez Lanzas.
- DOMG n° 258 de 1928.
- GARATE: *España en sus héroes*, p 1084, Ornigraf-1967.
- M.P.: "Sargento Gutiérrez Lanzas", en *Formación* n° 406, diciembre 1987.
- SHM: *Galería Militar Contemporánea* T VII p 282.



Los Bristol F.2B llegaron a España en 1921. A su término, dos escuadrillas se prepararon para incorporarse a Marruecos, la primera en Los Alcázares (capitán V. Roa) y la segunda en Getafe (capitán Díaz Sandino).

GUILLERMO XUCLÁ NIN, los primeros pasos de un aviador (1902-1935)

SANTIAGO L. GUILLÉN GONZÁLEZ
CARLOS LÁZARO ÁVILA

INTRODUCCIÓN

Guillermo Xuclá Nin es uno de los personajes más relevantes de la aviación civil de preguerra. Exceptuando su participación como voluntario en la Aviación Militar española en Marruecos (1927 y 1928), Xuclá desarrolló la mayor parte de su trayectoria aeronáutica en Cataluña y Baleares antes de convertirse en piloto comercial de las Líneas Aéreas Postales de España (LAPE). En esta línea aérea adquirió notable experiencia en el vuelo de polimotores como Fokker F.VII y, posteriormente, en uno de los aparatos más modernos de la aviación española de antes de 1936: el Douglas DC-2.

Al estallar la guerra, Xuclá, como muchos de sus compañeros de la LAPE, fue designado para volar y probar los primeros bombarderos Potez 540 enviados por Francia como ayuda militar al gobierno de Madrid. Posteriormente se dedicó a tripular Fokkers y Douglas entre los diferentes aeródromos republicanos y también destacó su labor en los vuelos internacionales en los que transportó a París remesas de oro del Banco de España para el pago de armas y suministros para la República o de relevantes personalidades del gobierno republicano. Al finalizar la contienda se exilió a Gran Bretaña y desde allí viajó a Nicaragua donde se ganó la vida como piloto comercial en una compañía dedicada al transporte de café; tiempo después viajaría a Guatemala, donde se convertiría en Director de la Aviación civil guatemalteca. Años después se uniría a la próspera colonia española de México, participando en el desarrollo de las líneas aéreas mexicanas. Guillermo Xuclá falleció en 1968 en México D.F. a la edad de 66 años.

En este artículo expondremos la etapa aeronáutica correspondiente al periodo de preguerra (1902-1935) en la que Xuclá se vinculó rápidamente a los círculos aeronáuticos de Barcelona y

aprovechó cualquier oportunidad para volar en todo tipo de aviones, consiguiendo a una edad muy temprana 266 horas de vuelo para los que tuvo que realizar nada menos que 2.708 vuelos. En esta etapa inicial, el aviador catalán no sólo acumuló experiencia aeronáutica, sino que también tuvo una amplia faceta periodística aeronáutica, se atrevió a plantear una de las primeras propuestas de la aviación turística y comercial de España e, incluso, patentó un equipo de emisión de humo para la propaganda aérea.



Guillermo Xuclá Nin con el uniforme de la Aviación Militar Española (colección Santiago L. Guillén).

LOS INICIOS

Guillermo Xuclá Nin nació en Barcelona el 22 de febrero de 1902 y desde su más tierna infancia se sintió atraído por la creciente actividad aeronáutica que tenía lugar en la Ciudad Condal en torno al pionero Aero Club de Cataluña. Xuclá comenzó a asistir con regularidad a su campo de vuelo para contemplar las evoluciones de pilotos y aviones, sobre todo del SVA de Giuseppe Grasa cuyas piruetas en los cielos de Barcelona motivaron que Xu-

clá se hiciera socio del Aero Club en 1919. La oportunidad de convertirse en piloto se la brindó dos años después el Real Aero Club de España (RACE) que ofreció al Aero Club de Cataluña cuatro becas para que esta entidad propusiera a cuatro alumnos para hacer el curso de piloto en la Escuela Militar de Getafe que dirigía el capitán de artillería José González Estefani y Caballero. Aunque Xuclá era muy joven y destacaba por su carácter tímido y correcto, los dirigentes del Aero Club descubrieron la verdadera pasión por la aeronáutica que anidaba en él, convirtiéndole en uno de los dos candidatos (el otro era Alexandre Constantino) que se trasladaron a Madrid para aprender a volar bajo la supervisión del teniente Alejandro Gómez Spencer.

Xuclá comenzó su preparación en julio de 1921 volando en Getafe los aparatos de escuela Caudrón G.3 y Avro 504K y, gracias a las notables aptitudes aeronáuticas que empezaban a descollar en el joven catalán, superó los días 20 y 23 de agosto las pruebas de realización de ochos, altura y planeo exigidas para conseguir el título de piloto elemental nº 267 que le otorgaría la Federación Aeronáutica Internacional. A finales de ese mismo mes, Xuclá pasó sin problemas los exámenes de habilidad, círculo y resistencia que requería la expedición del título de piloto de 1ª categoría. Animado por el éxito de su formación el aviador barcelonés y los elogiosos comentarios que de él hizo el teniente Gómez Spencer, solicitó el 24 de mayo de 1922 el ingreso en el Servicio de Aeronáutica Militar como Piloto de Complemento. A pesar de la grave situación político-militar que estaba viviendo el país en esos momentos (en el verano de 1921 se había producido el Desastre de Annual y se estaba reorganizando las fuerzas para proceder a la reconquista del territorio) Xuclá no fue enviado a Marruecos porque tenía que cumplir con el servicio militar de su emplazo en el Regimiento de Infantería

de Jaén nº 72, por lo que tuvo que esperar para cursar una nueva instancia de ingreso en la Aeronáutica Militar.

VOLUNTARIO EN LA AVIACIÓN MILITAR

Aunque defraudado por no haber podido entrar en la aviación militar, de regreso a Barcelona, tanto Xuclá como su compañero Constantino —que también se había hecho piloto en Getafe— no perdieron ninguna oportunidad de seguir volando y participando en las actividades de difusión de la aeronáutica que llevaba a cabo el Aero Club. Ambos aviadores se integraron en la comisión aérea que visitó las futuras instalaciones del campo de aviación de Sitges (Terramar) así como la que buscaba la ubicación de un campo civil en la Ciudad Condal. Paralelamente, ambos pilotos seguían acumulando experiencia en los aviones del aeroclub, volando con asiduidad el avión Talleres Hereter E.2 equipado con un motor Le Rhône de 60 CV que la entidad catalana había adquirido el 5 de agosto de 1923 y con el que Xuclá se convertiría en el primer piloto catalán que sobrevolaría Barcelona. Las posibilidades de volar de los pilotos catalanes eran reducidas porque se contaban con pocos medios aéreos y, por lo tanto, se aprovechaba para acumular horas de vuelo participando en numerosas fiestas locales de la provincia en las que la presencia de un avión proporcionaba una nota de calidad al evento.

Mientras que esperaba respuesta a su petición de ingresar en la Escala de Complemento de Aviación, Xuclá realiza el servicio militar en el Jaén nº 72 y, tal y como consta en su expediente, a su término es aceptado en noviembre de 1926 para que, por un periodo de tres años, ingrese como voluntario en el Ser-



Xuclá y el pionero aeronáutico J. Canudas junto a unas señoras posan frente a un Avro 504K (colección Santiago L. Guillén).



Xuclá a bordo del biplano de escuela Caudron G.3 en 1921 (colección Santiago L. Guillén).



Frente al Avro 504K de entrenamiento avanzado en la Escuela de Getafe (1923) (colección Santiago L. Guillén).



Xuclá de vuelta a Barcelona acumulando horas de vuelo (colección Santiago L. Guillén).

vicio de Aviación Militar¹. Xuclá se trasladada a la Escuela de Vuelo de Alcalá de Henares donde, como cualquier otro voluntario que pretendía ingresar en aviación, debían ser evaluadas sus aptitudes aeronáuticas; tras un periodo de prácticas de 15 días volando en los viejos Avros 504 inicia el curso de Transformación a Piloto Militar que finaliza en el mes de junio de 1927, siendo destinado el día 23 de ese mes a la 1ª Escuadrilla del Grupo 32 de la Escuadra Aérea de Sevilla equipada con aviones Breguet 14 propulsados por motores Fiat².

¹Archivo Histórico del Ejército del Aire. Expediente Personal P.34.955

²A Guillermo Xuclá se le concedió el Título de Piloto Militar por R.O de 9 de agosto (D.O. número 176) con antigüedad de 21 de junio.



Xuclá (abajo segundo por la derecha) junto a sus compañeros del Grupo 32 (colección Santiago L. Guillén).

La pericia aeronáutica de Xuclá volvió a ponerse de manifiesto una vez más: en su expediente consta un oficio de Emilio Herrera Linares fechado el 30 de junio de 1927 dirigido al Jefe de Escuadra en el que se indica que “El Jefe de la Escuadra de Instrucción me propone al soldado piloto Guillermo Xucla (sic) Nin que ha terminado recientemente en Transformación y que en orden de esa Jefatura de 23 del corriente fue destinado a la Escuadra de Sevilla, para que pase destinado al Grupo de Caza [dotado de los Martynside F.4] a cubrir una vacante que en el mismo existe, por ser este piloto de excepcionales condiciones según informe del Profesor de dicha Escuela [Gómez Spencer] y hallarse necesitado el referido Grupo por su índole especial de pilotos diestros y de gran espíritu”.

Pese a la elocuente exposición de la calidad aeronáutica de Xuclá la petición fue denegada y el aviador siguió su estancia en Sevilla adaptándose al nuevo material aéreo en los típicos vuelos de aeródromo y formación, dando paso rápidamente a algunos de ellos en los que actuaba como profesor. Durante su estancia en Sevilla, el piloto barcelonés nunca tuvo ocasión de pasar a Marruecos porque en el único vuelo que hizo con destino a Larache el 3 de octubre de 1927 llevando en el Breguet 61 al sargento Manuel Cremades Checa el aparato sufrió una avería en vuelo y tuvo que interrumpir el vuelo a África.

El cuaderno de vuelo de Xuclá nos permite comprobar que durante su estancia en el Grupo 32 adquirió notable experiencia de vuelo, tripulando casi todos los días en los Breguets e incluso supo hacer frente a los múltiples percances aeronáuticos que causaba el hecho de volar en aviones de tela y madera. En el curso de un vuelo ocurrido el 25 de febrero de 1928 sufrió la sepa-



Posando junto a uno de los Breguet 14 de Sevilla (colección Santiago L. Guillén).



Canudas y Xuclá a bordo del Hanriot (colección Santiago L. Guillén).

ración de un larguero del fuselaje del Breguet con la correspondiente rotura de la superficie entelada, obligándole a realizar una apresurada toma de tierra. La estancia en Sevilla no debió de satisfacer las aspiraciones de Xuclá porque el 7 de febrero de 1928 elevó una instancia al Jefe Superior de Aeronáutica Militar solicitando ser dado de baja en la situación activa por motivos particulares. Al poner fin a su estancia en la aviación militar llevaba acumuladas 127 horas y 53 minutos y antes de dejar el Grupo 32 llegó a realizar tres vuelos en los recién incorporados Breguet 19.

INICIANDO EL CAMINO COMO PILOTO PROFESIONAL

De vuelta a Barcelona, Guillermo Xuclá participó activamente en todas las actividades del Aeroclub catalán a la par que volaba cualquier avión que le permitían las circunstancias: impartir clases de vuelo, turismo o incluso para obtener fotos aéreas de otros aparatos, como el de un hidro italiano que pasó por la Ciudad Condal. Durante el vuelo realizado el 3 de junio de 1928 a bordo de un Hanriot HD-1, uno de los aparatos veteranos del Aeroclub, se rompió un pistón de su motor Clerguet de 130 CV y al ir a tomar tierra se produjo el agarrotamiento del mando de los alerones, lo que dio lugar a que el plano izquierdo chocara con el suelo y se destrozara el biplano por completo. La pérdida del Hanriot, que llevaba mucho tiempo en servicio con el Aeroclub de Cataluña fue una sensible pérdida que sólo pudo ser paliada con el préstamo que la empresa Kora S.A. hizo de su Aviatik. La rotura del Hanriot hubiera supuesto una considerable merma en la obtención de más horas de vuelo para los pilotos del Aeroclub, pero el uso del Aviatik y la llegada de un nuevo avión, un Havilland Moth, abrió nuevas expectativas a los pilotos de Barcelona y, sobre todo, a Xuclá, que se convirtió en piloto de propaganda comercial de la empresa de chocolates “Nelia”.

Entre julio y septiembre de 1928 Xuclá y el Aero Club de Cataluña estuvieron inmersos en una frenética actividad. El joven pero experimentado aviador colaboró en la difusión de la actividad aeronáutica por la región realizando un vuelo a la Cerdaña en agosto junto a L. Fornés, para lo cual tuvieron que sobrevolar cotas de 3.000 metros de altitud, así como la participación en el III Con-

³Cuaderno de Vuelo de Guillermo Xuclá Nin. Colección Santiago Guillén.



El Hanriot elevándose en los terrenos del Aeroclub (colección Santiago L. Guillén).

curso del Aero Club de Cataluña en el que intervinieron pilotos de la Aeronáutica Naval destacados en el aeródromo de El Prat. Los pilotos que participaban en el Concurso tenían que superar varias pruebas cuya puntuación les otorgó diversos puestos: José Canudas se llevó el primer premio en la modalidad de circuito, seguido de Xuclá quien despuntó por encima de los demás aviadores en la prueba de habilidad (que consistía en la destrucción de globos) y velocidad. La modalidad de acrobacia fue ganada por el piloto de la Aeronáutica Naval Francisco Piedra merced a la mayor potencia de su avión Martynside, aunque en esta parte de la competición Xuclá obtuvo un meritorio tercer puesto. Los premios del Concurso fueron entregados días después en una cena de gala realizada en el hotel Majestic.

En el año 1929 la actividad del Aeroclub iba en aumento, sobre todo por las peticiones de jóvenes catalanes que requerían clases de vuelo, por lo que Xuclá fue contratado para que, junto a José María Carreras Dexeus, otra de las grandes figuras de la aviación española y catalana de preguerras, se convirtiera en profesor de vuelo. Para ello se adquirieron en Gran Bretaña dos avionetas Avro Avian destinadas a la recién inaugurada Escuela de Avia-



Tarjeta de invitación a la cena para la entrega de premios del III Concurso del Aeroclub de Cataluña (colección Santiago L. Guillén).



Tarjeta de invitación para asistir a la recepción de las Avro Avian (colección Santiago L. Guillén).

ción Barcelona del aeródromo Canudas (lugar donde se impartirían las clases de vuelo). Ambos biplanos fueron bautizados en una ceremonia que tuvo lugar el 25 de julio de 1929 en la que las Avian fueron amadrinadas por Julia Quintana de Mateu y Rosi Pane de Klein. Una de

las Avian sirvió para reemplazar al biplano Moth que hasta finales de 1928, había servido para hacer propaganda de los chocolates "Nelia" y que se había destruido en un accidente ocurrido a finales de 1928. La incorporación de la Avian permitió a Xuclá ampliar sus actividades de propaganda fuera de Cataluña y al Canudas mejorar sus prestaciones aeronáuticas gracias a la incorporación de nuevos aviadores a su plantilla.

LOS NUEVOS RETOS DE LOS AÑOS 30

A finales de 1929, la Dirección de la Aviación Civil reconoció oficialmente a la Escuela de Aviación Barcelona que operaba desde el aeródromo Canudas. Este espaldarazo oficial hizo que se incrementara notablemente el número de alumnos y, consecuentemente, la necesidad de contar con nuevos medios aéreos. Así pues, se tuvo que echar mano de la Romeo Ro 5 (matrícula M-CAAL)

que había sido comprada en septiembre de 1929 por Canudas y Berangé después de que fuera exhibida en la Exposición de Barcelona. En el cuaderno de vuelos de Xuclá constan numerosos vuelos de entrenamiento y escuela hechos a bordo de la Romeo. En este mo-



De Havilland Moth en Son Bonet, diciembre de 1928 (colección Santiago L. Guillén).

Cuadro nº 1

Golosinas desde el aire: Xuclá y los chocolates Nelía

En el curso de un bautismo de vuelo que se le dio en Barcelona en el verano de 1928 a Rafael Massó, propietario de la fábrica de chocolates Nelía, se concibió la idea de hacer publicidad de su empresa con una avioneta. Massó se trasladó a Madrid para entrevistarse con el representante de la casa Havilland con el fin de adquirir una avioneta Moth. A fin de gestionar el traslado del avión desde Londres y el mantenimiento del mismo, el empresario catalán conversó con J. Canudas quien le propuso que la Moth fuera volada, guardada en un hangar y puesta a punto por el personal del Aeroclub.

En el mes de junio el avión fue traído de Londres por Canudas portando el logo de la empresa chocolatera en el fuselaje. El director del Aeroclub recomendó a Massó que fuera Guillermo Xuclá quien volara habitualmente la Moth porque el resto de pilotos estaba completamente absorbido por los trabajos para la empresa Kora S.A.

Xuclá estaba encantado con la idea, no sólo porque volando para Massó cobraba el doble de los emolumentos que un piloto ha-

La Avro Avian que sustituyó a la accidentada Moth (Foto D. Gesalí).





De Havilland Moth para la propaganda aérea de los chocolates "Nelia" (colección Santiago L. Guillén).



De Havilland Moth para la propaganda aérea de los chocolates "Nelia" (colección Santiago L. Guillén).



De Havilland Moth para la propaganda aérea de los chocolates "Nelia" (colección Santiago L. Guillén).

bitual, sino porque también le permitía la práctica ilimitada del vuelo en el nuevo biplano inglés. El trabajo de Xuclá para la empresa chocolatera era muy gratificante: tan sólo tenía que sobrevolar Barcelona y las diferentes localidades de la provincia a una altura en la que fuera visible el logo de la empresa para que su tripulante arrojara por la borda chocolatinas provistas de un paracaídas a fin de que pudieran ser recogidas y consumidas por los barceloneses (veinticinco años después, durante el puente aéreo de Berlín, un piloto del Comando de Transporte de la USAF recurriría a un sistema similar

para proporcionar chocolatinas a los famélicos niños berlineses bloqueados por los soviéticos).

Xuclá hizo numerosos vuelos de propaganda con la "Nelia" como ya era conocida la avioneta en la zona hasta que en septiembre de 1928 la Moth se accidentó y tuvo que ser sustituida por una de las dos Avro Avian adquiridas por el Aeroclub. Xuclá cumplió con la Avian los fines propagandísticos de la empresa de chocolates sobrevolando Zaragoza, San Sebastián y Mallorca.



*El Dragón DH-84 de la Aero-Taxi
(colección Santiago L. Guillén).*



Cuadro nº 2

La aero-taxi de Mallorca

En 1932 los aviadores catalanes dieron los primeros pasos para la constitución de la línea aérea Barcelona-Seo de Urgell para lo cual se contaba con un Farman 194 adquirido el 27 de septiembre de 1931 por el aeródromo Canudas. Matriculado EC-AAR y bautizado "Manuel Colomer" (pionero de la aviación catalana) realizó algunos vuelos experimentales a Andorra bajo los mandos de Xuclá, pero finalmente la empresa aérea no llegó a buen puerto. Si tuvo más éxito la iniciativa emprendida a finales de marzo de 1933 que dio lugar a consorcio "Aero-Taxi de Mallorca S.A." en la que Xuclá figuraba como Director y Esteve Fernández ostentaba el cargo de Gerente. Esta empresa nació al amparo de la publicación en el Boletín Oficial de la Generalitat del 8 de marzo de 1933 de una normativa destinada a preparar la organización aeronáutica de Cataluña y que, entre otras, actuaciones, apoyaba el desarrollo de la recién creada Escuela de Aviación de Barcelona que tenía su base de operaciones en el aeródromo Canudas.

La dirección de dicha Escuela la ostentaba Xuclá, mientras que Carreras trabajaba como profesor en compañía de Jaime Camarasa (a mediados de año se unirá Luis Aguilera). Aprovechando esta coyuntura, se propuso que el aeródromo de la Escuela también sirviera como base de operaciones de la empresa Aero-Taxi que tenía el propósito de realizar vuelos turísticos sobre la Costa Brava y el archipiélago balear. Para ello, la empresa adquirió en Inglaterra un De Havilland DH-84 Dragón propulsado por dos motores Gipsy de 135 CV cada uno. El avión llegó a Barcelona el 14 de junio de 1933 pilotado por el propio Xuclá, que lo había ido a recoger al aeródromo británico de Stage Lane. El nuevo bimotor, matriculado EC-TAT, fue presentado al público y a la prensa en el mes de julio, participando en el Festival de Aviación de Gerona.



Vuelo inaugural del Dragón a los mandos de Xuclá (colección Santiago L. Guillén).

El 3 de agosto de 1933 se inauguró esta línea con un servicio en Son San Juan, aeródromo mallorquín muy conocido por Xuclá gracias a los vuelos con la "Nelia". Los primeros pasajeros de la línea fueron un concejal, el presidente del Aeroclub de Barcelona, el director de los Servicios de Aviación de la Generalitat de Cataluña y un periodista. La duración de la travesía entre Palma y Barcelona era de una hora y diez minutos. Días después, la Aero-Taxi comenzó a realizar vuelos sobre la costa y las islas a la demanda de los ocho pasajeros que podía transportar el bimotor. Al contrario que con la fallida experiencia de

*El DH-84 en el aeródromo
de Son Bonet (colección
Santiago L. Guillén).*





Folleto turístico de la Aero-Taxi (colección Santiago L. Guillén).



Membrete de la Aero-Taxi (colección Santiago L. Guillén).



En vuelo se hacía propaganda de la compañía situada en el vientre del Dragón (colección Santiago L. Guillén).



Los amplios ventanales del Dragón facilitaban la visión de los pasajeros (colección Santiago L. Guillén).

la línea andorrana, la Aero-Taxi empezó a tener suficientes clientes como para atreverse a abrir una sucursal de la Escuela de Aviación en el aeródromo mallorquín de Son Bonet, a cuya inauguración en mayo de 1934 acudieron Xuclá y Pérez Mur para hacer exhibiciones aéreas y de acrobacias paracaidistas. En julio Xuclá participó con el Dragón en la apertura del aeródromo de la Cerdaña, pero la demanda de vuelos turísticos veraniegos hizo que Xuclá se dedicara en el periodo estival casi en exclusiva a las excursiones aéreas. Desde el mes de junio, gracias a la colaboración entre la Escuela de Aviación Barcelona, el Club Aeronáutico Ampurdanés y el Touring Club de Cataluña, recorrió en numerosas ocasiones la costa catalana, dando numerosos bautismos de vuelo a los numerosos aficionados que querían contemplar su tierra desde los amplios ventanales del Dragón.

En lo que se refiere a los vuelos hacia Mallorca Xuclá realiza en ese año un total de 21 viajes que incluyen la estancia en la isla gestionada por el Touring Club de Mallorca, lo que permitía a los pasajeros disfrutar de los atractivos naturales y culturales mallorquines. Los buenos resultados experimentados con Aero-Taxi hicieron que la Escuela de Barcelona decidiera adquirir más tarde la empresa aérea a Esteve Fernández. Xuclá seguía siendo el director técnico, pero ahora la gerencia pasaba a manos de otro conocido piloto, Antonio de Gaztañondo. La incorporación del De Havilland DH-84 Dragón a la Escuela hizo que, a partir de ese momento, esta institución aeronáutica contara con la mejor flota aérea de Barcelona.





La señorita Pane de Klein procede a la ceremonia de bautismo de la Avian frente a Guillermo Xuclá (colección Santiago L. Guillén).



Los pilotos del Canudas frente a sus nuevos aviones: Carreras, Canudas, Carrasco, Campalán, Xuclá, Navarro y Gaztañondo (colección Santiago L. Guillén).

noplano parasol, Carreras y Salvador Farré realizarían, entre el 9 y el 18 de marzo de 1931, el raid por etapas Barcelona–Las Palmas de Gran Canaria.

A principios de la década de los años 30, tanto Guillermo Xuclá como el resto de los aviadores catalanes del aeródromo Canudas, al mismo tiempo que seguían participando en vuelos promocionales, de inauguración de nuevos aeródromos y concursos de aviación regionales y nacionales, empezaron a plantearse ambiciosas empresas comerciales aeronáuticas como las líneas Barcelona–Andorra y Barcelona–Mallorca. Estos proyectos obedecen al marco de descentralización concedido a la recién creada Generalitat de Cataluña después del advenimiento de la II República en abril de 1931. Canudas, Carreras y Xuclá estaban en el momento más idóneo de su experimentada carrera aeronáutica; de hecho, en diciembre de 1930, el último aviador había conseguido en su libro de vuelo un total de 4.395 kilómetros recorridos fuera del aeródromo, efectuados en 266 horas y 32 minutos de vuelo procedentes de los 2.708 vuelos efectuados desde el comienzo de su carrera aeronáutica⁴.

Durante el festival aéreo de Sitges celebrado en agosto de ese año, Xuclá tuvo ocasión de tripular un ejemplar de la primera serie de la avioneta española CASA III (EC–QAQ) dotado de motor lineal Cirrus que había sido llevado en vuelo al aeródromo Canudas por José Ortiz Echagüe para darlo a conocer a los aviadores y medios periodísticos catalanes. Xuclá realizó varios vuelos de exhi-

⁴Cuaderno de Vuelo de G. Xuclá.



La Romeo 5 inicia el vuelo (colección Santiago L. Guillén).



Xuclá en la cabina de la Romeo (colección Santiago L. Guillén).

bición en la Ciudad Condal con Ortiz Echagüe a bordo. Tres meses más tarde el aviador catalán, con motivo de la celebración de la Vuelta Aérea a España, se trasladaba el 9 de octubre a la fábrica de Construcciones Aeronáuticas S.A. de Getafe llevando como pasajero a José Aguilera para probar uno de estos monoplanos parasol. Seis días más tarde, Xuclá, tripulando la CASA III EC-XAC participaría junto a su paisano Carreras en la Vuelta Aérea a España (Copa España 1931) que contó con una nutrida participación (26 pilotos, aunque sólo 21 se presentaron a las pruebas técnicas).

Como ha indicado Ángel Sánchez, la



La CASA III tripulada por Guillermo Xuclá en la Vuelta Aérea a España de 1931 (colección Santiago L. Guillén).



Xuclá junto a Aguilera posan frente al motor radial Walter de la CASA III (colección Santiago L. Guillén).

realización de esta prueba obedecía al interés que tenía la Federación Aeronáutica Española en el fomento de la aviación de turismo entre los aviadores y los constructores nacionales ya que, hasta ese momento, la mayoría de la producción tan sólo tenía una demanda militar y, por razones económicas, la aviación de turismo se reducía a un segmento social pudiente (una CASA III costaba entonces 26.000 pesetas, más que un automóvil). El primer premio de la competición se lo llevó el piloto Fernando Flores Solís a bordo de una Monocoupé propulsada de motor Lamber (matrícula EC-MAA), seguido de Carlos de Haya, que se clasificó con un avión similar. Joaquín García Morato se clasificó en sexto puesto a bordo de una CASA III (EC-RAA) y Guillermo Xuclá, aunque terminó el recorrido de la Vuelta

no pudo clasificarse entre los diez primeros puestos (no así Canudas, que tuvo que retirarse en la primera etapa por avería de su avión).

Durante ese año, Xuclá siguió reparando su actividad aérea entre las múltiples actividades y proyectos que pretendía cristalizar a Escuela de Aviación, pero siempre encontró hueco para dar bautismos de vuelo e impartir clases para los futuros pilotos, formando a conocidos pilotos catalanes. Entre todos los pilotos formados en la Escuela cabe destacar a una de las primeras aviadoras españolas: María Josefa Colomer Luque, más conocida como Mari Pepa Colomer. La barcelonesa María Josefa "Mari Pepa" Colomer i Luque, se hizo piloto en la Escuela de Aviación de Barcelona en el aeródromo Canudas (El Prat) en el año 1931, convirtiéndose así en la cuarta mujer piloto de España. En varias ocasiones voló como pasajera de Xuclá.

La intensa dedicación aeronáutica que Xuclá reparte entre la empresa Aero-Taxi y la Escuela de Aviación Barcelona no le impide al aviador barcelonés seguir atesorando experiencia de vuelo en otros aparatos. En el verano de 1934 no tiene ningún reparo en convertirse en "piloto de pruebas" para volar en la avioneta biplaza experimental Pallarols 40 que había sido construida en los Talleres Pallarols de Barcelona siguiendo los diseños del piloto catalán Alfred Davins con la colaboración de Emilio Francesc. Este proyecto nacía dentro del mencionado impulso que la Generalitat de Cataluña y la Federación Aeronáutica Española pretendían dar a la industria aeronáutica civil. La avioneta estaba propulsada por un motor Scorpion de 40 CV y durante el rodaje que le hizo en el aeródromo de la Escuela de Barcelona proporcionó buenas sensaciones a Xuclá que inmediata-

mente se fue al aire con ella y realizó cuatro vuelos en un mismo día.

En abril de 1934, el De Havilland DH-84 sirvió de plataforma de lanzamiento de los paracaidistas Germaine Ludic y Francisco Pérez Mur en una exhibición aérea realizada en el Aero Club de Cataluña. La pareja de acróbatas aéreos tenía una dilatada carrera de exhibiciones paracaidistas en Francia y el propio Pérez Mur participaría después en la Guerra Civil como aviador, siendo miembro de la escuadrilla Alas Rojas del campo de aviación de Sariñena (Huesca) en el verano de 1936. En el festival aéreo celebrado en Barcelona Xuclá ya dio muestras de su habilidad en el vuelo de polimotores porque realizó varios "loopings" con el Dragón.



El paracaidista acrobático F. Pérez Mur (Fotos tomadas del libro "De la volitege aérienne a la Guerre d'Espagne")

Durante 1934, Xuclá siguió repartiendo su actividad aérea entre las múltiples actividades que le ofrecía la Escuela de Aviación, pero siempre encontró hueco para dar bautismos de vuelo e impartir clases para los futuros pilotos. Estas actividades se van a interrumpir bruscamente debido a los sucesos de octubre de 1934. Coincidiendo con la remodelación del gobierno de Alejandro Lerroux, en el que se entregaron carteras a políticos de la Confederación Española de Derechas Autónomas, los partidos y sindicatos de izquierda promovieron un movimiento antigubernamental que sólo triunfaría momentáneamente en Asturias y al que se unió el presidente de la Generalitat de Cataluña, Luis Companys que, desligándose del gobierno de Madrid, proclamó el Estado Catalán dentro de una (hipotética) República Federal Española.

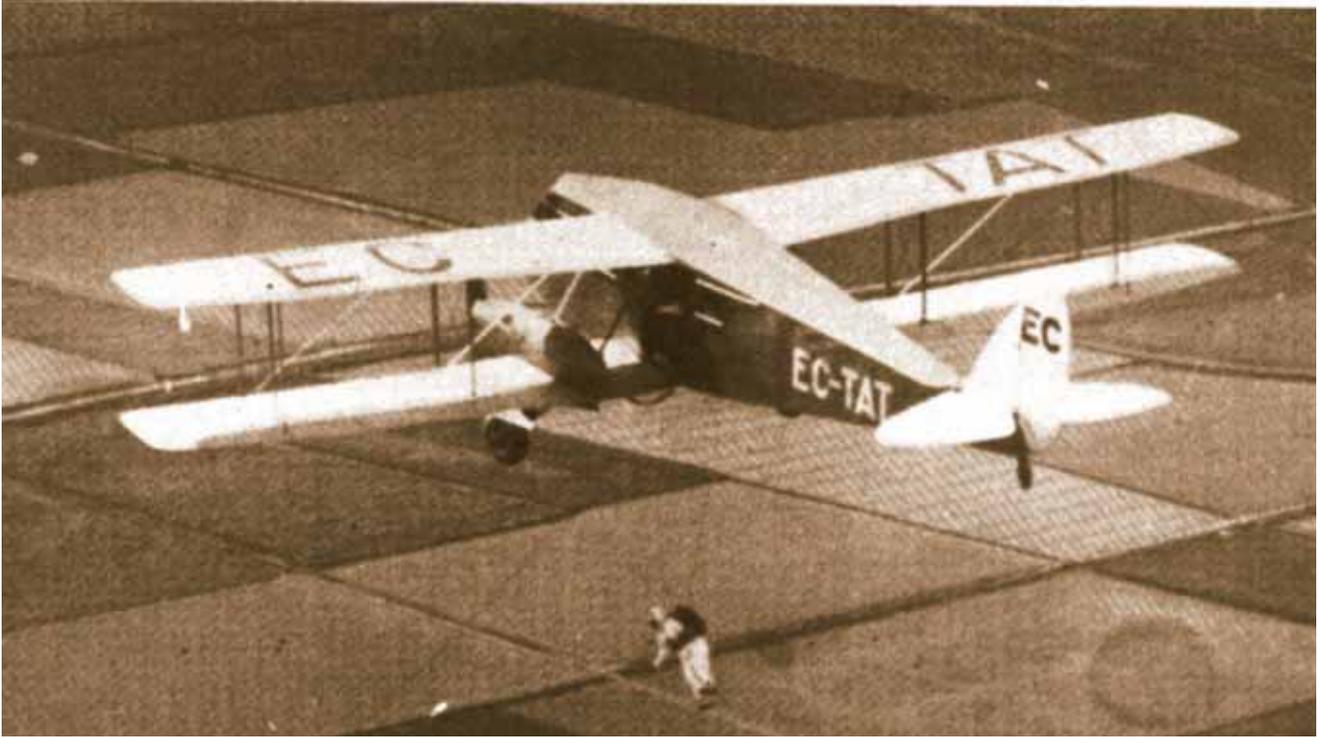
Lerroux declaró el estado de guerra en todo el territorio de la República y, tras unos breves combates entre el Ejército y los Mossos d'Esquadra, el presidente de la Generalitat se rindió al general Francisco Batet, Jefe de la División Orgánica de Barcelona. En consecuencia, el gobierno de Lerroux designó a Francisco Jiménez Arias como nuevo presidente quien, a final de mes, transmitió a todas las instituciones aéreas catalanas que se anulaban las prerrogativas de la Generalitat en materia de aviación civil y todos los servicios pasaban a depender del gobierno de Madrid. Xuclá, en su calidad de Director Técnico de la Aero-Taxi, que hacía tiempo que había fijado su residencia en Mallorca, llegó a elevar una instancia al Comandante militar de la isla solicitando permiso para reanudar los vuelos de su compañía.

Al parecer, la prohibición de los vuelos de la Aero-Taxi se extendió hasta finales de año y como quiera que la devolución de las prerrogativas aéreas a la Generalitat no se produjo hasta febrero de 1936. Es probable que este hecho no hiciera sino acelerar una decisión para la que Xuclá venía preparándose concienzudamente desde hace tiempo: convertirse en piloto de las Líneas Aéreas Postales de España (LAPE).

En la primavera de 1935, acompañado de su paisano Jaime Camarasa, se traslada a Madrid en el DH-84 con un doble objetivo. En primer lugar, quiere que Camarasa se familiarizase en el vuelo del polimotor, para lo cual ambos realizan varios vuelos en el aeródromo de Barajas durante dos días, los suficientes para obtener el visto bueno de su profesor, quien autoriza a Camarasa a regresar en solitario a Barcelona a los mandos del Dragón. Mientras tanto, Xuclá se quedaba en Madrid para perfec-



Mari Pepa Colomer, Farré y Escoda, pilotos formados en la Escuela de Aviación Barcelona (colección Santiago L. Guillén).



Lanzamiento en paracaídas desde el Dragón (colección Santiago L. Guillén).

cionar su formación en polimotores y realizar las horas de vuelo necesarias para obtener el título de piloto comercial, ingresando posteriormente en LAPE. En el verano de ese año, Guillermo Xuclá viajó a Barcelona donde, fiel a su acendrado espíritu aeronáutico y a sus ansias de probar todo lo nuevo, voló la avioneta norteamericana Beechcraft Jacobs adquirida por su antiguo compañero Esteve Fernández, que se había convertido en representante aeronáutico de la empresa aeronáutica norteamericana.

FACETAS AERONÁUTICAS DESCONOCIDAS DE XUCLÁ

En los apartados anteriores hemos podido comprobar cómo Guillermo Xuclá ha ido pasando por las diferentes etapas de iniciación al mundo aeronáutico: como aficionado, alumno-piloto, piloto civil y militar y, finalmente, empresario aeronáutico con la compañía Aero-Taxi. Sin embargo, lo que desconocíamos de este piloto catalán es que, desde el 21 de septiembre de 1920, fecha en la que apareció su primer artículo ("El problema de la confianza" en el diario *El Sport*) empezó a escribir crónicas relacionadas con la aviación para diferentes medios periodísticos: *El País de Lérida*, *Stadium*, *La Voz de Cataluña*, *El Mundo Deportivo*, *La Publicitat*, *La Almudaina de Palma de Mallorca*, etc. y, a la vez, reunió un pequeño dos-

sier de prensa todas las noticias relacionadas con sus vuelos así como otros eventos aeronáuticos de Cataluña y el resto del país hasta agosto de 1933, lo que constituye un inestimable fondo hemerográfico para el estudio de la aeronáutica española de esta época.

Por último, es importante señalar la



Festival Aéreo de Barcelona: Pérez Mur y su compañera Ludic preparándose para el lanzamiento en paracaídas suben al DH-84 (Fotos tomadas del libro "De la voltiege aérienne a la Guerre d'Espagne")

faceta del aviador catalán como inventor de elementos aeronáuticos. El 21 de diciembre de 1925, Xuclá, que en ese año ya estaba embarcado en los vuelos propagandísticos de los chocolates Nelia, buscaba nuevos medios comerciales que se pudieran beneficiar del desarrollo de la aeronáutica, por lo que patentó en el Registro de la Propiedad Industrial un "Sistema de producción de letreros, dibujos y señales en el espacio valiéndose del humo desprendido desde aviones". Como el propio aviador indica en la memoria de la patente, este aparato "no deja de servir en casos necesarios a las autoridades locales y comarcales para avisos a los habitantes, para la publicidad de noticias y para amenizar festejos". La patente era extensiva a cinco años y sabemos que pagó las tasas correspondientes a los dos años siguientes, pero no han trascendido noticias de su uso durante la dilatada vida aeronáutica de Guillermo Xuclá.

BIBLIOGRAFÍA

- Cuaderno de Vuelo de Guillermo Xuclá Nin.
- Josep Canudas, *História de l'Aviació Catalana* Edicions la Magrana. Barcelona, 1983.
- J. Fernández y L. Utrilla, *Historia del aeropuerto de Sabadell Aena*. Madrid, 2005.
- Juan Maluquer i Whal, *La Aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil*. San Martín. Madrid, 1975.
- Ángel Sánchez, "La avioneta CASA III" Cuadernos de Aviación Histórica nº 4. pp.16-24. Valencia, 2003.
- Jaime Velarde Silló *Aviones españoles desde 1910*. Fundación Infante de Orleans-Aena. Madrid 1995.

Figuras de la aviación española: Juan Lario Sánchez

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ

De entre el grupo de pilotos de la República Española que se formaron en la Escuela de Kirovabad, Azerbaiján, durante la Guerra Civil española pocos hubo tan distinguidos como Juan Lario, formado en la Segunda Promoción, que se anotó un buen historial durante año y medio de contienda, marchó a Rusia y participó muy activamente con la Fuerza Aérea Soviética en la II Guerra Mundial. Su historial ha sido parcialmente publicado en su propia biografía que se extiende solamente durante la contienda nacional, denominada "Habla un Aviador de la República", del año 1973, así como en distintos artículos publicados en revistas nacionales de Historia y de Aviación¹.

INTRODUCCIÓN Y AÑOS JUVENILES

Juan Lario nació en Madrid en 1918 en el seno de una familia de clase media en la cual era habitual ver trabajar a cada miembro desde bien jóvenes, con el ejemplo de su padre que era Maestro de Obras con un constructor. Obtuvo su formación inicial en los colegios públicos de los años treinta y tenía trece años cuando llegó "la República más democrática del mundo", según decía algún eslogan de la época, en abril de 1931.

El 18 de julio de 1936 ya se había convertido en delineante en la empresa de su jefe que era el mismo que el de su progenitor. Su futuro inmediato era convertirse en Aparejador de Obras, lo que luego se configuró como Perito e Ingeniero Técnico de Caminos.

Los inicios de la guerra en Madrid le llevaron como a tantos operarios y estudiantes jóvenes a encuadrarse en las milicias y pronto se vio realizando su entrenamiento elemental en Canillejas y en Vicalvaro, encuadrándose en el 4º Batallón de Juventudes de Las Ventas, barrio donde vivía la familia. Participó en los combates de Somosierra y Buitrago a las órdenes de José Galán, hermano del Capitán Fermín Galán, fusilado en diciembre de 1930 por la prematura sublevación de Jaca.

Su primer batallón denominado "Río Tinto" quedó al poco tiempo en cuadro por las bajas en la carretera de Burgos y se encuadró en el "Capitán Benito". Juan describe con sorna muy típica suya la diferencia entre los combates en la Sierra y la vida en la retaguardia, en el Madrid casi cercado que alterna el cine con los bombardeos, las películas soviéticas como "Los Marineros del Kronstadt" con el Festival de Estrellita Castro, los cañoneos de las zonas centrales de la ciudad de Madrid, con las actuaciones del payaso "Ramper" o del actor "Sepepe".

Contempla con asombro algunos combates aéreos sobre la capital, con la envidia que producía aquella actividad aeronáutica incipiente en los soldados de infantería; se decían "¡¡Que pericia la de aquellos hombres!!, que manejaban los Chatos, Moscas, Pavas y Fiats²."

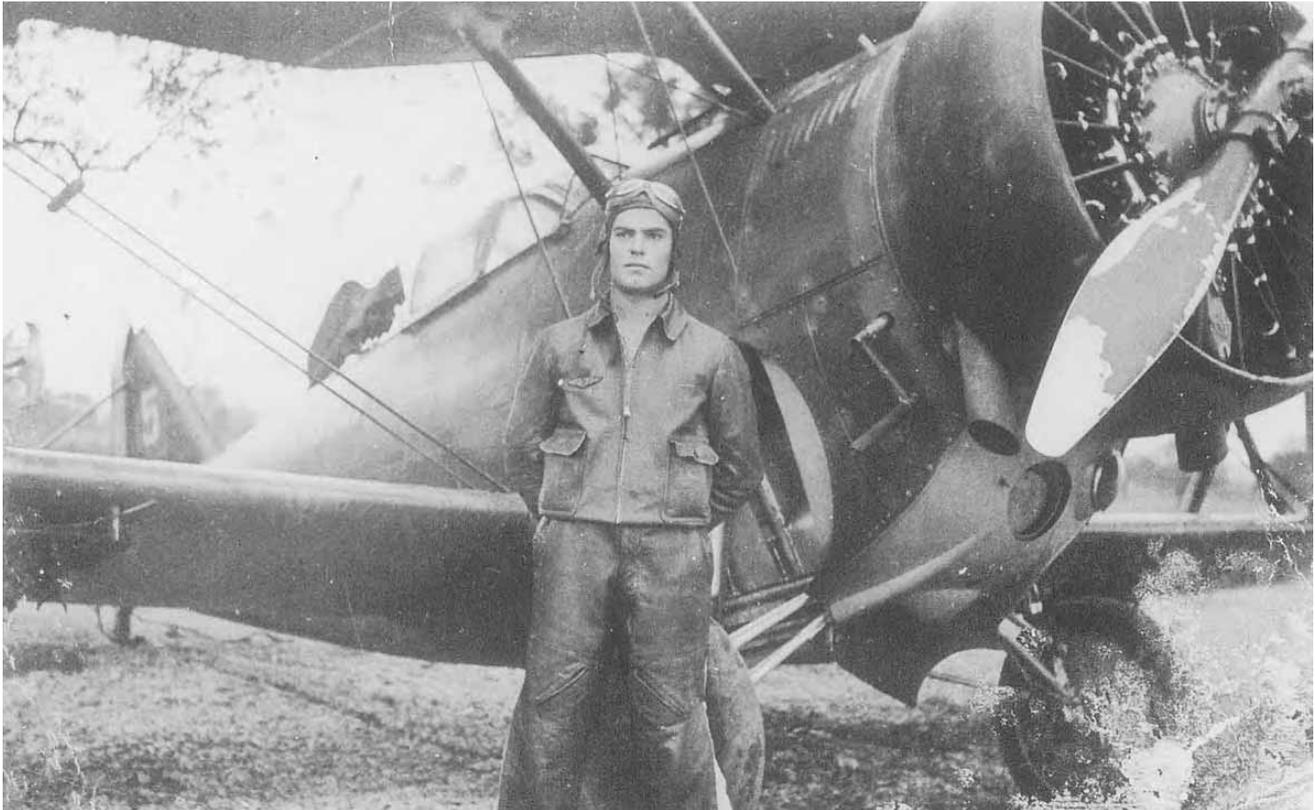
El día 6 de noviembre de 1936 los distintos batallones se replegaron para proteger los barrios de Madrid y fueron distribuidos por los límites exteriores de los barrios de Cuatro Caminos, Tetuán, Fuencarral, el Puente de San Fernando, la Cuesta de las Perdices y Pozuelo de Alarcón. En los primeros días de 1937 participa en los combates en Pozuelo y Aravaca hasta la retirada hacia la carretera de La Coruña. A juzgar por los lugares que cita debió combatir casi a ojos vista junto a Manuel Montilla, que se ganaba los galones de sargento y luego de teniente eventual junto a las tapias del cementerio de Pozuelo por esas mismas jornadas. Ambos coincidirían en la Segunda Promoción de pilotos en Rusia. Herido en un pie y en la mano pasó convaleciente a Valencia y se incorporó como sargento en marzo del mismo año a su unidad.

¹El autor tuvo la gran suerte de contar con su amistad y de recibir en diferentes oportunidades documentos, fotocopias y misivas de Lario, que ahora se utilizan para completar lo mejor posible su historial.

²Todos ellos son nombres ya comunes asignados a los aviones de caza de la Guerra Civil, como los Polikarpov I-15 Chato, el Polikarpov I-16 Mosca de los gubernamentales y el Chirri Fiat CR-32 o las Pavas, denominación extensiva a varios tipos de aviones pesados, de los nacionales.



Juan Lario con uniforme ruso.



*Como piloto de Grumman Delfin
en el Grupo 28.*

LA GUERRA DE ESPAÑA

En abril de 1937 se convocaron exámenes para Aviación, y Juan Lario se trasladó con un nutrido grupo de jóvenes entusiastas hasta Albacete en autocar y luego hasta Cartagena en ferrocarril y a La Ribera en coche. Como las restantes promociones de futuros pilotos pasaron los seleccionados al Monasterio de Los Jerónimos, junto a la ciudad de Murcia donde comenzaron clases e instrucción. El 22 de mayo se juntaron en Barcelona los miembros de la Segunda Promoción que permanecieron allí cuatro semanas y luego marcharon a Port Bou, a continuación a Marsella, en barco a Odesa y por ferrocarril a Moscú.

Se vio sometido a todas las experiencias y al entrenamiento que los rusos habían diseñado para los futuros aviadores de la República y fue encuadrado entre los que se especializaron en Polikarpov I-15 Chatos. En aquellos momentos, desde las experiencias de la promoción anterior ya no perdían tiempo ni horas de vuelo en soltarlos en todos los aviones que habían llevado a la escuela; los especializaban en el avión que iban a volar en España de forma casi directa por lo cual Lario voló allí primero el U-2 biplano de entrenamiento, el I-5, un complicado avión de caza ya algo anticuado y difícil y a continuación el I-15 Chato. Después de su estancia en Kirovabad volvieron por Moscú, Leningrado, Bélgica, El Havre, París, Puigcerdá, Barcelona y Madrid a donde llegó el 31 de diciembre de 1937; habían pasado 192 días desde el 22 de junio de 1937 en que partió en el buque "Theophile Gautier". Pasó quince días de permiso con su familia en el Barrio de Quintana; ya no llegó a tiempo de ver a su padre que falleció el día 12 de ese mismo mes.

Su primer destino como sargento de Aviación lo llevo a Sabadell donde se estaba formando la 4ª Escuadrilla de Chatos al mando de Ladislao Duarte, un magnífico piloto acreditado por su experiencia en el Frente Norte, que luego continuaría su carrera como piloto de combate en Rusia durante la II G.M. A su llegada los recibió el Comandante Arcega en el chalet de Fuerzas Aéreas situado en el Tibidabo, donde se albergaba la Sección de Personal. La 4ª en aquel momento se completaba con los novatos Marquina, Muñoz, Orozco, López, Negrín y Lario, que se mezclaban con los veteranos del Norte como el propio Duarte, Llorente, Recalde y Castillo.

En enero de 1938 la escuadrilla tenía solamente cuatro aviones. Pronto pasó Lario a la 2ª de Chatos que se encontraba en El Toro al mando del Teniente Leopoldo Morquillas. Para la que luego se llamaría Batalla de Teruel los Moscas estaban desplegados en Villar del Arzobispo junto a la 3ª de Chatos del Teniente Juan Comas. Comienza su aprendizaje con el dominio completo del propio avión, dedicando mucha atención y análisis, para luego poder utilizarlo como máquina de guerra.

De lo mas importante para el combate es ver todo lo de alrededor, tener idea del conjunto y estar pendiente de todos los detalles de cada ángulo.

Piloto de Chatos sobre Teruel y Levante

Por último se reúnen los Chatos con dos escuadrillas en El Toro y dos en Barracas, teniendo lugar sobre los campos de Teruel los primeros combates en que los alemanes comienzan su empleo de la pareja distanciada o elemento táctico de combate simple; dos parejas formaban el "schwarme", la formación táctica después llamada por los americanos el "four finger tip".

Cuando estaba finalizando ya la Batalla de Teruel, en marzo de 1938, había en la Aviación Republicana cuatro escuadrillas de Chatos completas y seis de Moscas, y se estaban fabricando en Reus los Chatos I-15 a razón de un avión diario. Todas las unidades funcionaban con doce aviones aunque algunas tenían hasta quince, aproximándose la cifra total de aviones operativos a 130.

Durante la retirada en Aragón hacia Cataluña, los Chatos estuvieron estacionados en Balaguer, Lérida y Tárrega. Los sublevados llegaron al mar Mediterráneo por Vinaroz, separando en dos zonas el territorio de la República, estableciéndose por breve tiempo el frente a lo largo de los ríos Segre y Ebro desde el 20 de abril de 1938. En mayo de ese mismo año la 2ª y 3ª Escuadrillas de Chatos se ubican en El Vendrell. Por aquellos días sufrió Lario un accidente en Igualada por el cual tuvo que ser hospitalizado en la Clínica Platón de la Bosanova, en Barcelona, donde fue visitado por el Comandante Lacalle.

El 25 de mayo una vez ya repuesto, pasó destinado al nuevo Grupo 28 de Grumman F-2, Delfín, una nueva unidad que se estaba formando en Celrá recibiendo los aviones que se montaban en Vic. La suelta la realizó en el enorme aeródromo de Celrá, donde habitualmente estaban estacionadas dos escuadrillas de bombarderos SB-2 Katiuska. El Grumman F-2 era un biplano, biplaza dotado con un motor Pratt and Whitney de 900 c/v, tren retráctil, dos ametralladoras de 7,7 m/m, una de ellas para tiro frontal a cargo del piloto y la otra montada en una torreta giratoria. Podía llevar seis bombas de 50 kilos y alcanzaba una velocidad de 300 kilómetros por hora.

Con ellos se formó el Grupo 28 al mando del Comandante Lacalle como jefe, el Comandante Allende como jefe de Estado Mayor y el Capitán Riverola como segundo jefe. Su primer asentamiento fue Cardedeu considerándole como avión de asalto y luego del entrenamiento en mayo y junio se pudieron considerar listos para el combate. Poco antes del comienzo de actividades del nuevo Grupo, Juan Lario ascendió a teniente, lo cual da buena prueba de su valía, ya que el sistema de asignación de condecoraciones o reconocimiento de méritos en la Republica simplemente no existía, a excepción de los ascensos: todos los sargentos que luego de un periodo de servicios de guerra de varios meses tenían méritos suficientes, eran ascendidos a tenientes, como única recompensa.

Actuando con los Grumman Delfín

Durante los meses siguientes actuó en misiones de bombardeo, reconocimiento y ametrallamiento en muy distintos frentes, sacando buen partido a las magnificas condiciones del avión, que dotado de equipo de radiofonía, permitía novedosas posibilidades de actuación con bastante precisión, información en vivo sobre las posiciones de tierra e incluso la activación por radio con despegue inmediato, conectados a una central de radio-transmisión móvil a bordo de un vehículo Chevrolet y otra central fija en Valencia.

Con estas características los Grumman F-2 prestaron buenos servicios como aviones de asalto actuando desde Reus, Liria y Requena, y el aeródromo de Carlet. También efectuaron vigilancia en el entorno de Cartagena desde El Carmolí, no llegando a emplearse en la Batalla del Ebro ni en Extremadura. El teniente Morquillas había cedido a Lario para la constitución de la 1ª Escuadrilla del Grupo 28 a condición de que pasara a ser jefe de la segunda patrulla y segundo jefe de la escuadrilla. Por esto el ya teniente Juan Lario se hizo cargo del Grumman CD-013/-4, llevando habitualmente como tripulante al sargento ametrallador-bombardero Ángel Martínez Torrijos como su operador de armas. Las dos escuadrillas del Grupo 28 se separaron el 30 de junio de 1938 pasando la 1ª a la zona centro en la cual luego de ubicarse provisionalmente en un par de campos, se fijaron en Carlet.

Lario se queja de la retaguardia llena de molicie y escaso espíritu de victoria que reinaba en la Valencia del otoño de 1938. Estaba todo lleno de gentes de alubión, la mayoría no valencianos, predominando los típicos emboscados y vividores. Los aviadores del grupo patrullaban sobre la ciudad para ahuyentar a los incursores que venían desde Mallorca. De Valencia pasan a Igualada y tiene la oportunidad de ver a su madre en Madrid a finales de septiembre de ese año, sin saber que estaría 19 años sin verla desde aquel día.

Según el libro "DELFIN" de David Gesalí "Las tripulaciones esperaban en la cabina como única medida valida para que los tres aviones fuesen mas eficaces en la interceptación, pero tras una patrulla de una hora aterrizan sin novedad y con el mal sabor de que Valencia ha sido bombardeada por la Aviación Legionaria de las



Junto a miembros de su Escuadrilla en el Grupo 28.



Baleares. Las dificultades que tienen los Grumman para interceptar a los bombarderos son tremendas. Los atacantes llegan a una altura que roza el techo operativo de los defensores, asimismo, la velocidad ascensional del Grumman es floja, en realidad es su punto más débil. La única solución posible son las largas patrullas volando a 5.000 metros esperando ver algo. Pero con cuatro dotaciones y tres aparatos el acertar es una quimera, y si se consigue, generalmente en solitario y con ametralladoras deficientes, un suicidio". Esta es la amarga realidad de la defensa de Valencia por las patrullas de los Grumman Delfín en el Levante de la República en 1938.

Juan no se ve libre de las exageraciones de la época, surgidas entre los combatientes acerca del número extraordinario de aviones que los llamados nacionales podían poner en vuelo. Con los años se ha visto que la diferencia no era tan abultada, simplemente la organización era mejor y los medios estaban proporcionados a las necesidades: la capacidad de aglutinar unidades para una campaña u ofensiva en muy poco tiempo y concentrarlas en el lugar adecuado era superior a la de los gubernamentales. También las aportaciones de alemanes e italianos eran mucho mas regulares en su cadencia, que las aportadas por los soviéticos.

Lario voló en España Chatos y Grumman, aviones que según su criterio cumplían con su cometido; en Rusia voló además el I-16 pero al mismo tiempo llegó a pilotar hasta veintiún tipos distintos de aviones de caza, soviéticos, ingleses y norteamericanos, lo cual lo convirtió en uno de los más expertos aviadores españoles durante la II Guerra Mundial.

La retirada sobre Cataluña y el final

Los Delfines actuaban sobre las trincheras de los contrarios usando la formación en "pescadilla" mientras los nacionales le llamaban "cadenas"; los Delfines estaban practicando el bombardeo en picado desde mayo de 1938, pero debido a su incapacidad de estabilizar la velocidad durante el picado, no podían hacerlo de forma pronunciada, bajo el peligro de no poder recuperarlo. En la retirada de Cataluña Lario pasa como refuerzo a la 2ª Escuadrilla de Grumman y continuó con la subsiguiente unidad de Costas, la 2ª Escuadrilla del Grupo 71, hasta el final de la campaña. Durante la gran retirada hacia Cataluña desde el 23 de diciembre de 1938 ya se evidenciaban grandes diferencias en el número de aviones, hombres y material entre los dos bandos. El 26 de enero es la toma de Barcelona y las Fuerzas Aéreas republicanas todavía tienen cincuenta aviones en vuelo pero la desorganización es brutal. Los Grumman van de Sabadell a Cardedeu, próximo a Granollers y de ahí a Cassá de la Selva y la mitad de la unidad a Figueras, donde se encuentran también la 2ª y 3ª escuadrillas de Superchatos I-15 Bis.

Finalmente solamente les quedan los aeródromos de Figueras y Villajuiga con el Comandante Allende como jefe de Estado Mayor. El último día en Villajuiga es el 6 de febrero de 1939, desde donde se emprende la retirada final hacia Francia.

Llegados a Argelés, Lario es de los que protagoniza al menos dos escapadas con sus vueltas correspondientes, recorriendo la zona desde el Castillo de Colliure, a través de Port Vendrés y Saint Ciprien. En Perpignán consigue un pasaporte con el que ya llegaría unido al resto de aviadores a Pau, y al campo de Gurs, en Olorón Saint Marie, departamento de los Pirineos Occidentales. En la documentación del libro de David Gesalí sobre los Grumman, Juan Lario figura como capitán, pero se debe sin duda a contabilizarse el ascenso que Hidalgo de Cisneros comunicó a todos los pilotos combatientes en los días finales de la guerra, pero que no se materializó en órdenes ni boletines oficiales.



Componentes de la 1ª Promoción de Kirovabad.

El 28 de mayo de 1939, con sus documentos en regla para emigrar a la URSS, cincuenta miembros de la Aviación de la República marchan a Pau y luego a El Havre, embarcando el día 29 a las cinco de la tarde en un vapor hacia Rusia.

EN LA URSS HASTA EL 21 DE JUNIO DE 1941

El 7 de junio de 1939 desembarca Juan Lario en Leningrado, ciudad en la que todos los españoles emigrados son recibidos “con grandes muestras de cariño y enviados, en coche cama a Járkov, vía Moscú”.

A continuación estuvieron un grupo de pilotos en la Casa de Reposo de Zanki, también en Ucrania, durante varias semanas. Al cabo de dos meses, ya que su titulación civil es la de aparejador, entra a trabajar como delineante en una fábrica de maquinaria agrícola.

Trabajó en Járkov hasta principios de 1941; luego realizó estudios de sociología en Moscú junto a muchos extranjeros, franceses, búlgaros, chinos entre los cuales conoce a Chou En-Lai, el que andando el tiempo sería uno de los máximos dirigentes de la República Popular china.

En la noche del 21 al 22 de junio, domingo, Alemania invade Rusia. La invasión fue una enorme sorpresa para todos los españoles exiliados en la “Patria Soviética”, pero una vez pasada la paralización inicial, la mayoría de los hispanos reaccionaron tratando de colocarse de inmediato en las fuerzas armadas, aceptando de buen grado cualquier puesto, muchas veces muy por debajo de su experiencia y de sus conocimientos militares, que habían obtenido en la pasada y todavía muy presente Guerra de España.

LA GRAN GUERRA PATRIA

Según el propio Lario, “El comienzo de la guerra germano-soviética el 22 de junio de 1941 sorprendió a Domingo Bonilla, Antonio Arias y Juan Lario en Moscú, con motivo de hallarse cursando estudios en un centro docente, a unos 20 kilómetros de Moscú. Tres días después, el 25 del mismo mes estos tres aviadores fueron trasladados, juntamente con un nutrido grupo de españoles residentes en la capital por orden de la “superioridad política” a un recinto denominado “Escuela Superior del Comisariado del Interior”, situado en la calle Kirov. Allí se efectuó una selección de voluntarios españoles para ser combatientes, contabilizando a ciento cincuenta que deseaban encuadrarse en las unidades de combate. Los congregados fueron instalados en el Estadio “Dinamo”.

“Transcurridos dos días, ya efectuados los trámites oportunos, correctamente uniformados y armados, todos los componentes de este grupo especial, bajo el mando de oficiales soviéticos abandonaron el mencionado centro, excepto los tres aviadores que por orden “venida de arriba” deberían esperar instrucciones complementarias. Naturalmente a estos tres antiguos amigos las autoridades correspondientes rogaron con carácter voluntario, la confección de un informe sobre los veteranos aviadores españoles que habían luchado en España. Al cabo de quince días comenzaron a llegar los colegas incluidos en la relación demandada por nuestra jefatura, pertenecientes a los núcleos colectivos de españoles afincados en Moscú y Gorki (Antigua Nizni Nóvgorod)”.

A estos núcleos originales no pudieron unirse otros ex-combatientes de la Guerra de España que se encontraban en Járkov y que debido al rápido avance alemán en Ucrania se vieron sorprendidos, participando en cambio en una retirada desde aquella ciudad hasta Voronezh, combatiendo a base de golpes de mano y destruyendo material de los ocupantes, avanzando hacia la retaguardia por senderos y caminos paralelos a los invasores. Ese grupo estaba formado por José María Bravo, Andrés Fierro, Mariano Chico, Belda, Alberca, Nogués, Zarauza, Herrera, Sanco y así hasta cerca de treinta combatientes, que formaban a las ordenes del Coronel Stárinov, del Comandante Domingo Ungría y el Capitán Francisco Gullón. Todos ellos se vieron impulsados a actuar primero como guerrilleros y los que ya eran pilotos pasaron un año más tarde a prestar servicios en Aviación.

El núcleo originario de lo que Lario denominaba el “Grupo de los diecinueve” estuvo compuesto por los tres pilotos mencionados en primer lugar. Además el núcleo de la Fábrica “Stalin” estaba formado por Francisco Meroño, Antonio García Cano, Vicente Beltrán, José María Pascual “Popeye”, Manuel León, Severino Burgueño, Francisco Benito, todos ellos pilotos, Damián Macayá, observador, José Moretones, ametrallador-bombardero, y Jesús Rivas Concejo, mecánico. Del “Instituto Pedagógico Mendeleiev” procedía solamente el aviador Fernando Blanco de la Carrera, teniente observador de SB-2 Katiuska en España y formado como piloto con la Cuarta Promoción de Kirovabad. El núcleo de la Fábrica “Molotov” de Gorki estaba formado por Ladislao Duarte Espés, Alfredo Fernández Villalón de la Jara, Francisco Paredes, Isidoro Nájera, todos ellos pilotos e Ignacio Aguinaga, mecánico.



Lario junto a otros pilotos rusos que volaban Spitfire MK-IX.



Guerrilleros aéreos en los Urales

“En la primera decena de agosto de 1941 este grupo comenzó los vuelos de entrenamiento en el aeródromo Chékalov, enclavado a 30 kilómetros de Moscú, pilotando los entonces modernísimos aviones de caza Yak-7 y Yak-1. A finales de agosto nos trasladamos a la lejana ciudad siberiana de Sverdlovsk, la antigua Ekaterimburgo, en la región central de los Montes Urales.

Desde la fecha de llegada hasta el 9 de noviembre del mismo año, permanecemos en la citada ciudad ejercitándonos en vuelos de toda clase, utilizando aviones alemanes de los tipos Ju-88, Do-217, Me-109 y Me-110, con vistas a efectuar vuelos de guerrilla sobre la retaguardia enemiga y “rpto” de aviones en los aeródromos alemanes, cooperando con los destacamentos guerrilleros terrestres, tal como se planeo y ejecuto durante el verano de 1942 (táctica sin precedentes en la historia de las guerras aéreas)”.

Parece ser que volaron desde el aeródromo de Aramil, próximo a la ciudad citada. Los aviones de origen alemán habían sido conseguidos directamente de los germanos con anterioridad a la guerra, dentro del Pacto de No-Agresión firmado en agosto de 1939 por Molotov y Von Ribbentrop. Otros se consiguieron durante la Guerra de España y fueron trasladados con gran sigilo en barco desde la Península. Los aviadores fueron distribuidos con arreglo a su experiencia, ocho de ellos en los cazas, tres en el caza pesado bimotor, tres pilotos y dos observadores en los bombarderos y dos expertos mecánicos como técnicos con plaza en vuelo, usando las nuevas técnicas empleadas por los germanos. Como aviones auxiliares con los cuales entrenarse inicialmente, dispusieron de Messerschmitt Me-108 Taifun y Focke Wulf FW-145. La táctica de introducir aviadores en retaguardia enemiga, no dio el resultado previsto, pese a ser probado en concretas ocasiones. Lario estuvo volando los Me-109, una experiencia que le sería muy útil mas adelante.

Se produjo un grave accidente despegando en un Ju-88 en el cual resultaron gravemente heridos Manuel León, Ignacio Aguinaga que perdió el uso de las piernas y el coronel Opadchi, encargado del programa.

Defensa de Moscú hasta junio de 1942

Bien por este hecho, bien por cambio de planes, el grupo de los “Diecinueve” fue retirado y desde noviembre de 1941 hasta finales de junio de 1942 quedó integrado en las escuadrillas de la 1ª Brigada Aérea Especial de Guardafronteras, dependiente del Comisariado de Interior, (ó Comisariado del Pueblo de Asuntos Interiores, NKVD) unidad que días antes había arribado a Moscú desde el Lejano Oriente, para cooperar en la crítica defensa de la capital, quedando emplazada en el aeródromo de Bíkovo, a 30 kilómetros al sur del extenso núcleo urbano. Participaron en la defensa de la capital hasta finales de mayo de 1942, aunque ya pilotando los aviones de caza soviéticos MIG-1 y MIG-3 y dejando a un lado las operaciones especiales con aviones alemanes. Luego del regreso de los “Diecinueve” a Moscú y su actuación en Bíkovo, pasaron a mediados de junio de 1942 a diversas unidades de caza de la Defensa Contra Aeronaves, PVO, en grupos de dos a tres pilotos.

Los nuevos cazas soviéticos MIG tenían características similares y además de las dos ametralladoras de grueso calibre, llevaban bajo las alas los famosos cohetes reactivos R-S Reaktiuni Snariad, tan potentes que uno de ellos usado por un avión de asalto como el Iliushin IL-2 Stormovik era capaz de volcar al impacto un carro de combate.

Otros grupos de aviadores se incorporaron a las Fuerzas Aéreas de la Aviación Táctica (VVS, Voienni Vozduzni Sil) en febrero de 1942, de los que ya estaban en la URSS desde septiembre de 1938 cursando estudios en la Academia Superior de Aviación de Lipesk y en el verano del mismo año otra veintena formada por los recuperados gracias a las gestiones realizadas por el ahora General Újov, capitán piloto de I-16 en España, a quien tuvieron la suerte de contactar en Moscú. También lo hicieron pilotos de la Cuarta Promoción de Kirovabad y siete muy jóvenes de entre los Niños evacuados a Rusia

Defensa del Cáucaso Norte en la zona de Grozny y Azerbaiján

En junio de 1942 tanto Lario como los pilotos de caza Isidro Nájera, madrileño, y Francisco Paredes, valenciano, marcharon a Grozni, capital de Chechenia, zona que forma junto con Azerbaiján el área petrolífera del Cáucaso. Allí se encuadraron en el 108 IAP³, formando parte de la 105 IAD⁴, una división aérea táctica estando ambas unidades mandadas por antiguos combatientes en la Guerra de España. Allí operan con el avión Yak-3 que Lario encuentra muy similar a los MIG que había volado ya, pero con más capacidad de maniobra, más ligero en vuelo y muy apto para combatir desde el suelo hasta cinco mil metros y dotado con una potencia de fuego muy aceptable.

³IAP Regimiento de Aviación de Caza, Istrivitelny Aviatsionny Polk.

⁴IAD División de Aviación de Caza, Istrivitelny Aviatsionny Divisia.



Lario en el Comité de Veteranos de guerra en Moscú.

plico. Nuestra función iba a ser la de colaborar con las unidades de tierra, evitando la presencia enemiga y apoyando desde el aire las acciones de la Infantería y las unidades acorazadas. Contábamos con cientos y cientos de los más acreditados caza soviéticos, Yak-1, Yak-3, Yak-9, Lak-5 y Lak-7. A pesar de las ordenes seguíamos sin despegar a causa de la niebla hasta que el 23 amaneció despejado”.

“Éramos dueños absolutos del espacio (se refiere a algunas misiones de protección de bombarderos sobre aquella zona). El enemigo se batía bien, justo es reconocerlo, pero se hallaban en una situación deplorable: pocos aviones, escaso combustible y con técnica y personal mal preparados para enfrentarse con el “general invierno”. El ocaso alemán comenzaba”.

De nuevo la idea de la “guerrilla aérea”

En aquel momento parece que se iba a recuperar aquella vieja idea de la “guerrilla aérea”, utilizando aviones alemanes capturados para actuar de forma equívoca, contra sus formaciones y sus aeródromos. Al disponer en ese momento de al menos quince aviones de la Luftwaffe capturados intactos en el aeródromo de Osinóvka, cerca de Kalach, el Mando requiere a Lario, que tiene experiencia en ese tema, para ver que puede hacer.

“Al día siguiente, en vuelo rasante con un U-2⁵ triplaza, llegamos a Osinóvka. La jornada era soleada y fría. Los técnicos se encontraban revisando un Me-109 G. Ya habían colocado debajo del motor tres estufas para ambientarlo. Mientras tanto, me dediqué a enseñar la cabina y los aparatos de mando de a bordo para que se familiarizaran con ellos. Pusimos el avión en marcha y le hice correr por la pista de nieve pero sin despegar: se hallaba en buenas condiciones de vuelo y así lo hice constar. Pero considere conveniente probarlo en el aire: despegué y volé algún tiempo sobre el aeródromo. Todo marchaba perfectamente. Después de trasladar todos los Me-109 comenzamos con los Gotha-145 A. Este tipo de avión no lo conocía yo en vuelo, pero tampoco ofrecía ninguna clase de inconvenientes. Observamos y estudiamos, dentro de nuestras posibilidades, sus características y nos hicimos rápidamente con él. Los vuelos tenían lugar siempre dentro de la red de aeródromos de nuestra división. En uno de ellos, de regreso a Serafimovich, una pareja de cazas Yak-9 nos dieron un susto algo más que superlativo. Pero todo paso y un buen día nuestra misión quedó totalmente cumplida. Desde entonces tuve un Gotha a mi entera y plena disposición, en calidad de obsequio del Mando. Semanas después, cansado de las preocupaciones que me causaba, pedí que lo devolviesen a la retaguardia”.

Lario y el ruso Petrenko, comandante adjunto del coronel Zdanov y compañero suyo en aquellas lides de la “guerrilla aérea” realizan vuelos de reconocimiento so-

⁵El avión Uchevny U-2 se utilizaba para enseñanza y durante la guerra para muchas misiones más; enlace, recuperación de heridos, traslados de combatientes en peligro e incluso tomas de tierra en retaguardia o lanzamiento de paracaidistas. Pasaron luego a denominarse Polikarpov Po-2.

bre territorio enemigo donde, a la vista de sus cruces gamadas, les toman por alemanes. En el aeródromo de Ermakóvskaya, recién bombardeado por los soviéticos, evalúan tranquilamente los daños causados, sobrevolándolo en círculos mientras en tierra disparan señales de humo para indicarles que a causa de los destrozos, no pueden aterrizar. Apenas si aprovechan la añagaza para conseguir derribos, pues eso habría alertado al enemigo. La emplean para obtener concienzudas informaciones sobre el despliegue alemán. Solo hacen sonar las alarmas cuando sorprenden a algún solitario avión de transporte y siempre que vuela sobre territorio soviético pues así, si alguien de la tripulación se salva no podrá contar lo que ha visto: ¡¡Un caza propio ametrallándoles!! Se ponían en formación con los Junkers 52 de transporte, que se jugaban el todo por el todo para abastecer de noche a los sitiados del 6º Ejército de Von Paulus y ante sus cruces gamadas se confiaban; fueron derribados en varias noches sucesivas un número importante de aviones de transporte. El método no falló nunca ni dejó vestigios en los días en que lo utilizaron; fueron pocos días, ya que luego la bolsa se estrechó y se produjo el descalabro total y la rendición.

“Antes de finalizar el mes de diciembre de 1942, tuvimos que ponerle punto final a la experiencia pues había dejado de ser necesaria: los germanos, desbordados, iniciaban un éxodo impresionante que acabaría para los más en el cautiverio”.

Járkov, Tula, Kursk, Smolensko y Kiev

Mientras se dejaba atrás Stalingrado y se progresaba hacia el Oeste, Lario tuvo la oportunidad de volar diferentes aviones americanos e ingleses proporcionados mediante la Ley Norteamericana de Préstamo y Arriendo. Llegaron bombarderos ligeros Douglas A-20 Boston, Curtiss P-40 Kitty Hawk y Bell P-39 Aircobra de los Estados Unidos y también Hurricanes y Spitfires Mark Mk-IX ingleses. Juan participó en los grandes combates sobre Járkov volando el Spitfire, que le parecía *“muy bueno, el más maniobrero y noble que he conocido. Alcanzaba los 13.000 metros de altura, pero yo solo subí hasta los 9.000 porque pese a la calefacción, el frío resultaba insoportable....Contaba con dos cañones y cuatro ametralladoras presentando, como defecto, al igual que el Me-109, un tren de aterrizaje muy estrecho que en tiempo tormentoso o con grandes vientos podía provocar un vuelco”.*

También pudo tripular los Bell P-39 Aircobra que montaba su motor en el centro del fuselaje, detrás del piloto y que con su tren triciclo y ancha vía permitía aterrizar y despegar desde las *“autobahn”* (autopistas) alemanas, en la primavera de 1945, al acercarse a Berlín. Sobre los aviones del enemigo su admiración se la llevaba sin duda el Foke Wulf Fw-190, del que aseguraba que era lo más temible, dándole tan solo la réplica, aunque no lo superaba, el Lavoskin La-7.

Hacia el final a través de Polonia y el Este de Alemania

En julio de 1943 la continuación de la guerra lleva a Juan a través de otros campos de batalla actuando en Járkov y en la batalla del Arco de Kursk, la mayor confrontación de carros de combate de la II G.M. y de toda la historia belica moderna.

Se progresa a lo largo de Ucrania, combatiendo y reconquistando Poltava, Kiev, y luego se avanza a través de Polonia: Lvov, Sandomir, Cracovia, Katowitz, Gleimitz. Ya en Alemania se detienen brevemente en Morav-Ostrová, Opelln, Breslau para alcanzar Berlín.

“En la batalla de Berlín fue donde pereció de verdad la Luftwaffe. No podía ser de otra manera si se recuerda que nosotros teníamos unos dos mil aviones, tripulados por hombres expertos y muy motivados, con moral de victoria. Eso sí, los pilotos alemanes pelearon hasta el final ya que las hostilidades cesaron, en Berlín, el 2 de mayo y el último combate en el que participé tuvo lugar unos pocos días antes, el 30 de abril de 1945”.

Terminó la guerra volando en el Regimiento 348 IAP que estaba dotado con Spitfire Mk-IX y se estacionó en la ciudad de Gliwice, en la frontera de la Baja Silesia, desde donde los alemanes habían lanzado su ataque a Polonia el 1 de septiembre de 1939.

Juan Lario reclamaba siete victorias conseguidas en la Guerra de España y luego tenía anotadas en su libro de vuelo veintisiete durante la Gran Guerra Patria, aunque además de ellas ocho fueron compartidas con otros componentes de su escuadrilla. Quizás lo más importante de su historial consistía en que desde junio de 1941 hasta mayo de 1945, cuatro años, realizó 2.660 vuelos con un total de 1377 horas de vuelo. Se vio inmerso en 886 servicios de guerra y tomo parte en 97 combates aéreos.

Juan Lario explicaba que, *“En la aviación soviética existían escuadrillas específicas de caza, integradas por ases, ya que le habían copiado el método a la Luftwaffe. Se dedicaban exclusivamente a los derribos...Nosotros, las unidades regulares de combate, asumíamos todo tipo de misiones: acompañamiento de bombarderos, ametrallamientos, tareas en retaguardia etc. Nuestra prioridad era, por ejemplo, que los bombarderos alcanzasen sus objetivos y solo cuando la caza contraria trataba de interceptarlos interveníamos”.*

Fue afortunado tanto en España como en la II G.M. ya que nunca fue derribado y lo más dramático que le ocurrió en esta última contienda consistió en que, tras pa-



Vistiendo el uniforme de coronel de la Aviación española.

rársele el motor del caza que tripulaba hizo un impecable aterrizaje, con el tren recogido, en la estepa nevada para descubrir, cuando iba a saltar de la carlinga que ¡¡había caído en un campo de minas!!

Como muchos aviadores españoles que combatieron en Rusia, recibió muchas condecoraciones aunque las más valiosas fueron una Orden de la Bandera Roja, dos de la Estrella Roja y dos de la Gran Guerra Patria, así como numerosas medallas de la campaña. Permaneció en las Fuerzas Aéreas soviéticas hasta mediados de 1948, pasando en ese momento a la vida civil.

POSGUERRA EN RUSIA Y RETORNO A ESPAÑA

Al poco tiempo de la terminación de la Gran Guerra en 1946 contrajo matrimonio en Ucrania con Maria Laurentivna de cuya unión nacieron sus dos hijas Violeta y Florentina.

Permaneció en las Fuerzas Aéreas soviéticas hasta 1948 y a continuación desarrolló su actividad en Moscú donde trabajó y acudió a la Universidad, en la cual se especializó como traductor técnico y estudio cursos de Ciencias Políticas y Económicas.

En enero de 1957 regresó a España con su mujer y sus dos hijas. Pronto y debido a sus conocimientos paso a trabajar en la Fabrica ENASA de Camiones "Pegaso" en Madrid, donde desarrollo una positiva actividad como proyectista y algo más tarde como especialista en el Departamento de Relaciones Industriales. En conjunto trabajó allí durante veinte años hasta su retiro.

Trabajos literarios, crónicas, artículos y libros a lo largo de cuarenta años

En mayo de 1973 Lario quedó finalista en el concurso "Memorias de la guerra española, 1936-1939" con su libro "Habla un aviador de la República" que se había publicado ese mismo año. En aquel momento, tenía 54 años, desempeñaba un puesto como experto operario en el Departamento de Relaciones Industriales de la fabrica madrileña "Pegaso".

En febrero de 1976, presento un artículo titulado "Aviadores Españoles en la URSS" al premio "ESPEJO DE ESPAÑA", instituido por Editorial Planeta y que se falló en Madrid el día 15 de febrero del mismo año. Su trabajo obtuvo el Tercer Puesto, un lugar muy meritorio si se tiene en cuenta que al mismo fueron preseleccionados quince textos de una gran calidad.

Algo más tarde en diciembre de 1991, le fue publicada una crónica en la revista de historia denominada "Historia y Vida" de Barcelona y Madrid, en el numero 285, con el título "Republicanos Españoles al servicio de la URSS".

Durante los años en Alcalá de Henares, Avenida de la Virgen del Val, Lario había colaborado en numerosas ocasiones con el boletín de la Asociación de Aviadores de la Republica "ICARO". Tenia en preparación un par de libros, uno de los cuales se iba a titular "La Rusia de ayer y de hoy" y el otro consistía en un texto de memorias sobre la II Guerra Mundial con el título "1942, días de guerra mundial".



Las más altas condecoraciones soviéticas.

NECROLÓGICAS

Juan Lario Sánchez, aviador

Juan Lario Sánchez, piloto en la guerra civil española y en la II Guerra Mundial, que alcanzó el grado de coronel de la fuerza aérea soviética y reconocido como coronel del Ejército del Aire español, falleció en Alcalá de Henares (Madrid) a los 82 años de edad.

Nacido en Madrid en 1918 en el popular barrio de Ventas, cursó el bachiller y se hizo después delinante. Trabajando en el estudio de un arquitecto le sorprendió el comienzo de la guerra civil el 18 de julio de 1936. Se enroló en el Ejército de Tierra republicano empezando a combatir en la sierra: Guadarrama, Somosierra y Buitrago a las órdenes de José Galán, uno de los más capacitados militares de la República. También luchó en la defensa de Madrid en el



Juan Lario.

frente Pozuelo-Húmera con la 3ª Brigada Mixta. Sintiendo atraído por los cazas rusos que empezaron su intervención en España (los Polikarpov I-15 e I-16 conocidos como *chatos* y *moscas*) ingresó en aviación en abril de 1937. Enviado con otros 149 jóvenes a Kirovabad (hoy Azerbaiyán) para realizar el curso de piloto,

regresó a España a los 192 días. Fue compañero de Rómulo Negrín Mijailov. Comenzó a combatir en los *cazas chatos* de la 4ª Escuadrilla de Sabadell en enero de 1938 con algunos de los más destacados pilotos como Morquillas, Duarte y Comas. Participó en la batalla de Teruel. Durante la ofensiva de Cataluña estuvo destinado en Celrá (Girona), pasando después a Levante atravesando el territorio enemigo, participando después en la defensa de Cartagena.

Terminada la guerra se trasladó el 28 de mayo de 1939 desde Francia a la Unión Soviética donde al comenzar la II Guerra Mundial se enroló en la aviación soviética participando en la Escuadrilla de Operaciones Especiales con aviones alemanes capturados. Fue ascendido hasta coronel de la Fuerza Aérea Soviética y fue condecorado con la medalla Yuri Gagarin. En 1946 contrajo matrimonio con la rusa María Laurentivna. Su libro *Habla un aviador*

de la República (1973) tuvo un gran éxito al recuperar una memoria histórica poco conocida.

Regresó con su familia a España en 1957 donde ha vivido en Alcalá de Henares entre la admiración de amigos y de antiguos enemigos por la objetividad histórica con la que se expresaba.— EL PAÍS

Rodrigo Bueno, 'El Potro', cantante

El cantante argentino de temas populares Rodrigo Bueno, *El Potro*, falleció en accidente automovilístico la madrugada del pasado sábado al sur de Buenos Aires. En el accidente también falleció su amigo Fernando Olmedo, hijo del comediante Alberto Olmedo, muerto a su vez trágicamente hace unos diez años. El cantante, de 27 años, se inició como cantante hace 12 años en su ciudad natal, Córdoba, pero en 1999 consiguió la fama y sus discos alcanzaron los primeros lugares de venta.— EFE

En abril de 1994, a la muerte de su amigo y compañero Antonio Arias, había escrito algunos fragmentos poéticos en honor de sus compañeros aviadores en España y en Rusia: "Alas rojas, tenaces... jamás olvidareis los eventos,... orlados con penas, triunfos,... sudor, cordita y vientos,... pero siempre, siempre juntos. Cielos hispanos ardientes,... rasgados con nuestro filo,... lloraron sangre caliente,... del contumaz enemigo. Aires del Guadarrama,... os impregnaron de rojo,... y los cauces del Jarama, ...blasonaron vuestro arrojo. Madrid, Guadalajara, el Norte,... Brunete, Aragón, Levante, el Ebro,... batallas de altura y corte,... libradas con honor y cerebro".

En noviembre de 1996, Lario me dirigió una nota desde su casa de la Avenida Virgen del Val en Alcalá de Henares, comunicándome su intención de publicar un libro con sus memorias completas de la II Guerra Mundial. A través de sus notas tuve yo al menos los primeros nombres de los aviadores españoles más notables que combatieron en la Fuerzas Aéreas soviéticas en la guerra europea. También me remitió una relación de barcos de la República que se quedaron en la URSS al término de la Guerra de España, tanto en Odessa como en Feodosia, Mar Negro y Crimea respectivamente, y otros que permanecieron en Murmansk, en el Mar de Barents.

El día 21 de enero de 2000, que era viernes, visité junto a José María Bravo a Juan Lario que se encontraba viviendo en una residencia en la Urbanización Los Manantiales, junto a Sevilla la Nueva. Pasamos un rato muy agradable con el y aproveche para preguntarle diferentes cuestiones que siempre quedaban un poco oscuras.

Contó el problema que había tenido La Serna, conocido como Roque Serna, uno de los españoles que habían participado como guerrilleros en Rusia en la Gran Guerra Patria. Reuniendo testimonios escribió el libro titulado "Guerrilleros españoles en la II Guerra Mundial". Justo en ese momento de 1959, lo enviaron a Cuba como asesor, al igual que a otros españoles excombatientes y estuvo allí casi siete años. Al marchar les había confiado a tres amigos suyos periodistas todo el texto y las fotografías reunidas con enorme esfuerzo. Durante su ausencia, los tres "amigos", dirigidos por un periodista de Mundo Obrero llamado Cimorra, le cogieron el texto y las fotografías y publicaron el libro "El sol sale de noche", en el cual reprodujeron la mayor parte de los textos y fotos de La Serna, pero deformando muchos de los nombres, especialmente los de aviadores. Le robaron de la manera más ignominiosa. Esto ha sido la fuente de sucesivas confusiones en nombres de pilotos participantes en la II G.M. a lo largo de los años; Fierro pasó a ser Acero, Bravo se llamó Barco y así sucesivamente muchos de los más afamados aviadores vieron sus hazañas e historiales distorsionados y mal plasmados. Luego estos errores fueron reproducidos una y otra vez. Finalmente La Serna consiguió ver publicado su libro original al cabo de muchos años en España, aunque ya el daño de los nombres y hechos erróneos estaba hecho para siempre.

Recuerdo que Lario nos pidió saludar en su nombre al General Ruiz Nicolau, entonces Director del Museo del Aire, al cual tenía una gran estima y sabía que era gran amigo y compañero mío, lo cual no dejamos de hacer en la primera oportunidad en que coincidimos.



Juan Lario falleció en Alcalá de Henares el 24 de junio de 2000, a la edad de 82 años, luego de vivir durante muchos años en la ciudad admirado por amigos veteranos de muchos años, querido por jóvenes y mayores, reconocido como un valeroso aviador por la familia aeronáutica. El Ejército del Aire le había otorgado el grado de Coronel Retirado al comienzo de la Transición Democrática, al igual que a otra decena de antiguos combatientes en la filas de la República Española, así como en la Fuerzas Aéreas de la URSS en la II Guerra Mundial.

BIBLIOGRAFIA

– *“Habla un aviador de la República”*, Juan Lario Sánchez. G.del Toro. Editor, Madrid 1973. Finalista en el concurso “Memorias de la guerra española, 1936-1939”.

– En febrero de 1976, Juan Lario presentó el artículo titulado *“Aviadores Españoles en la URSS”* al premio “ESPEJO DE ESPAÑA”, instituido por Editorial Planeta. Su trabajo obtuvo el tercer puesto.

– En diciembre de 1991, le fue publicada a Juan Lario una crónica en la revista de historia denominada “Historia y Vida” de Barcelona y Madrid, en el numero 285, con el título *“Republicanos Españoles al servicio de la URSS”*.

– *“DELFIN, El Grumman CC&F G-23 en la Guerra Civil española”*. David Gesalí Barrera. Editado por ESCUADRA 7, diciembre de 2005

– *“Los Españoles de Stalin”*, La historia de los que sirvieron al comunismo durante la Segunda Guerra Mundial. Daniel Arasa. Belacqva de Ediciones y Publicaciones S.L. Barcelona 2005.

– Aeroplano nº 24, año 2006, *“Aviadores españoles en la Union Sovietica”*, Rafael de Madariaga Fernandez.

Cuatro veteranos. De izda. a dcha. Gregorio Gutierrez “La bruja”, Yakushin, piloto de chatos, Juan Lario y José Alares, mecánico.



La Aviación en la campaña de IFNI-SÁHARA

ADOLFO ROLDÁN VILLÉN
Coronel de Aviación
Académico C. de la Real Academia de la Historia

A mi compañero, maestro y gran amigo Emilio Herrera de quien tanto aprendí y tanto le debo.

La presencia de España en la costa occidental africana, se remonta nada menos que al día 8 de julio de 1449, en que el Rey don Juan II de Castilla concedió al duque de Medina Sidonia el derecho a conquistar la costa africana, desde el cabo de Agüer hasta el de Bojador. Años más tarde, cuando se resolvió a favor de Castilla la larga disputa entre este reino y el de Portugal, por la posesión de las Islas Afortunadas (Bula de Clemente IV), el señorío de ellas fue pasando por las manos de varios poseedores hasta que en 1452, lo heredaron Inés Peraza y su marido el Adelantado español don Diego García de Herrera que, además del realengo en las citadas islas, recibieron el derecho de conquistar la costa africana y en uso de él, en 1476, se dirigió con una pequeña flota a un punto llamado Güader o Vado del Mediodía donde construyó una torre-factoría que permitiera el cómodo acceso a la ruta del oro de las caravanas y a la que denominó Santa Cruz de Mar Pequeña.

Destinado a pesquerías, el fuerte y sus escasos habitantes, nativos en su mayoría, fue languideciendo y a pesar de los numerosos ataques y asedios que sufrió la fortaleza, la presencia de Castilla sólo duró hasta 1524 en que fue tomada y destruida, por el sultán Mohamed el Mahdí. Durante todo el siglo XVI, insistieron los canarios, sin éxito, en establecerse en la costa africana, pero la piratería musulmana hizo imposible el deseo. España, al renunciar Portugal a sus conquistas atlánticas en aquél espacio geográfico, abandonando sus posesiones, reivindicó sus seculares derechos.

Por el tratado de Tetuán (Wad-Ras, 1860) con el que finaliza la Guerra de África (1859-60), impuso el general O'Donnell la concesión a España del derecho a ocupar el territorio necesario para establecer una pesquería, por lo que España vuelve a recuperar las antiguas factorías de Santa Cruz del Mar Pequeña. Aunque la reivindicación se había mantenido durante tres siglos, se había perdido la memoria del emplazamiento y hubo



El África Occidental española.

que encontrarlo. Para ello se nombró una comisión hispano-marroquí que localizó las ruinas de la antigua fortaleza española en un paraje situado a la derecha del uad (río) Ifni, que en honor y homenaje a un santón de la comarca pasó a denominarse Sidi-Ifni.

Este territorio de Ifni está situado en la unión del macizo montañoso del Anti Atlas, con la gran llanura del Sahara occidental. Su suelo, quebrado, de una altitud media de 350 metros, asciende desde la costa hacia el interior hasta alcanzar 1.250 metros.

La costa, llena de acantilados, constituía una muralla pétrea, sin más discontinuidad que la desembocadura de los uad, torrentes que sólo llevan agua durante algunas semanas del año. Este litoral, en cuyo centro estaba la capital de Ifni, no tenía fondeaderos y las pocas playas que existían eran de difícil acceso desde el mar dada la fuerte resaca y el gran oleaje.

El clima, uniforme y cálido, es parecido al de Lanzarote y Fuerteventura. De Ifni se llegó a decir que era una isla más del archipiélago canario, varada en la costa

africana. Su extensión de unos 1.800 kilómetros cuadrados (similar a Guipúzcoa) y con 25.000 habitantes de raza bereber, con incrustaciones negroides; de religión musulmana, no desprovista de supersticiones centroafricanas, y de lengua, una variedad del susi, dialecto del bereber.

Ifni era territorio de soberanía española, dependiente de la Presidencia del Gobierno, hasta enero de 1958 en que se convirtió en provincia española y así continuó hasta once años más tarde en que el Estado Español entrega al Reino de Marruecos (Tratado de Fez) el territorio de Ifni.

El otro territorio que, junto a Ifni, formaba el África Occidental Española (AOE), estaba constituido por el Sahara. El Sahara español estaba situado en la costa occidental de África, era desértico y de escaso relieve geográfico, constituido por un conjunto de mesetas de distintas altitudes, llanuras, largos

acantilados, cauces secos, depresiones y salinas. La hamada, forma desértica de la meseta, ocupa una parte considerable del antiguo Sahara español, y es terreno llano, pedregoso y lleno de rocas muy erosionadas. El otro tipo de terreno de nuestro territorio es el aguerguer, conjunto de dunas fosilizadas, que forman pequeños cerros.

En el Sahara español no había verdaderos oasis, ni existían ríos, con la sola excepción del Dra, que lleva agua todo el año, los demás son ríos fósiles, cauces secos por donde corre aquella de modo ocasional. Con una superficie de 300.000 kilómetros cuadrados, su población apenas superaba los 40.000 habitantes nativos, con casi 4.000 españoles; su clima extremo, con oscilaciones de temperatura entre 50° C en verano y 0° en invierno de noche. La pluviosidad era muy reducida y el viento de levante (irifi) muy cálido y seco,

que soplaba de vez en cuando, y que generaba tempestades de polvo y arena que hacen muy penosa la vida cuando sopla.

Los saharauis son de raza bereber, —mezclados con elementos árabes y negros—, de religión musulmana. Su idioma, el hasania (dialecto del árabe), se hablaba sólo en el Sahara español y en ciertas regiones de Mauritania. Eran pastores nómadas que recorrían grandes distancias en busca de pastos para sus manadas de camellos y rebaños de cabras.

El Sahara español se constituyó en provincia española, con capital en El Aaiún, en enero de 1958, al mismo tiempo que Ifni, con capital Sidi Ifni.



Puestos militares de Ifni.

Recordemos que respecto a Ifni, varios intentos de ocupación se habían realizado, por el coronel Bens, pero la imperialista política marroquí lo impidió. Finalmente, el 6 de abril de 1934, desembarcaba el Coronel Fernando Capaz (delegado de Asuntos indígenas de la Alta Comisaría de España en Marruecos) en la playa de la desembocadura del uad Ifni y la bandera de España se izaba en las ruinas de la Alcazaba de Amezdog.

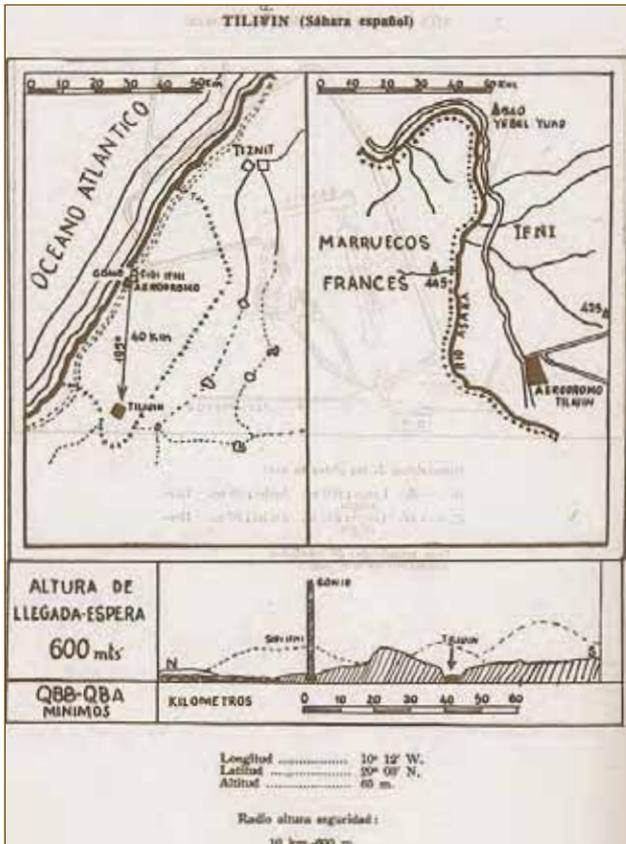
Para la ocupación pacífica de Ifni, el apoyo de la Aviación fue determinante dada la orografía en esta zona de la costa africana. Capaz contó con dos Escuadrillas de Aviación, la Escuadrilla Colonial de Cabo Juby (Villa Bens, Tarfaya) y una Escuadrilla de reconocimiento del Grupo 3° de la Base Aérea de Getafe (Madrid). Al día siguiente, el coronel Capaz, con el personal desembarcado (1 Oficial, 1 Cabo señalero y una estación radiotelegráfica

de campaña) y unos 200 indígenas, marcha a unos terrenos elegidos como posible campo de aviación, situados en una planicie cerca del poblado con 100 metros de altitud y lindantes con la costa. En dos días, limpian de piedras, jalonan los límites y pintan en el centro del terreno un gran círculo blanco con el nombre de "Sidi Ifni" y una "T" para indicar la zona de aterrizaje. El campo tenía unas dimensiones de 200 x 100 metros. El 9 de abril aterrizó el primer aeroplano, un Breguet XIX, pilotado por el Suboficial José Pérez Sánchez, en el reducido e improvisado aeródromo.

Al término de nuestra guerra 1936-39, los territorios de Ifni y Sahara, como ya hemos comentado, estaban integrados en



La Base Aérea de Gando en 1958.



Aeródromo de Tilillín.

una sola entidad política y militar, y habían de vivir años de paz. Años, en los que una actitud de atracción a los nativos, de respeto a las creencias, de modestas inversiones, de precios políticos y de inexistencia de impuestos, llevó a un clima de distensión.

Por otro lado, el estallido de la Segunda Guerra Mundial hizo imposible dedicar a la rehabilitación del país las energías necesarias para sacar a España de las pérdidas humanas y los daños materiales que nuestra guerra civil había dejado. Se hacía preciso un gran esfuerzo de reconstrucción para recuperar lo que se había perdido. De esta manera, los años cuarenta se

caracterizaron por la necesidad de sostener una costosa estructura militar que nos mantuviera alejados de la posibilidad de ser arrastrados a la guerra.

La terminación del gran conflicto pareció abrir nuevos horizontes de paz para todos. España inició un desarme progresivo, trasvasando recursos a la reconstrucción, para dejar reducidos los gastos de defensa a las posibilidades de la nación, hartamente necesitada de obras de paz.

Las Fuerzas Armadas, sin una presión militar exterior inmediata, pasaron a ser la verdadera "cenicienta" en lo económico. El "haber" del soldado era bajo, los sueldos de los cuadros de mando se mantuvieron en niveles de una modestia espartana, el vestuario era de baja calidad (sin uniforme de campaña), el armamento anticuado, etc. En la Aviación, nuestros pilotos seguían volando restos de material ruso y alemán, y sólo algunos Heinkel 111, Junkers 52 y Messerschmitt de reciente fabricación consiguieron mantener a nuestros aviadores como tales.

Al iniciarse la década de los cincuenta, aparece un nuevo y grave peligro en el horizonte internacional: la liquidación de los imperios coloniales.

España, aunque modesto, tenía en esta época un "imperio" colonial compuesto por el Protectorado marroquí, las posesiones del África Occidental Española y los dominios del Golfo de Guinea.

El riesgo que sobre estas tierras se cernía no era de guerra abierta, guerra convencional al estilo de la que había acabado pocos años antes, sino de una guerra solapada iniciada con protestas y actividades terroristas y que podía degenerar en guerra colonial parecida a la que España sostuvo en Marruecos en el primer tercio del siglo XX; nuestra nación no estaba en condiciones de soportar una prueba semejante, con el albur de una posible derrota de consecuencias incalculables.

El peligro de contagio de la actividad anticolonialista no era apremiante en el África Occidental Española. No había en esta época indicios de actividades en este sentido, aunque no se pudieran descartar. Pero, caso de producirse tales síntomas, era muy diferente en Ifni que en el Sahara. Ifni, pequeño pero montañoso, presentaba condiciones especiales para la guerra de guerrillas. El Sahara, de relieves poco pronunciados y escasa vegetación, favorecía el empleo de unidades convencionales.

En el África Occidental Española se iban creando situaciones que aumentaban con el problema constituido por los refugiados de la represión francesa. Represión consecuencia del nacimiento del Partido de la Independencia y creación del Ejército



El Aaiun y su aeródromo.



Paracaidistas embarcando.

de Liberación que, en la zona bajo administración francesa, llevó a cabo 750 atentados, cuatrocientos muertos y realizó más de 2.000 actos de sabotaje. La reacción española a esta situación de los refugiados-agitadores fue tibia y tolerante.

El gobierno español tuvo la desafortunada idea de hacer pagar impuestos a los saharauis, impuesto que recaería tanto sobre sus ganados como sobre los artículos de primera necesidad –té, azúcar, petróleo–. Este inoportuno e imprudente intento de cobrar a gentes realmente pobres unas gabelas que apenas representaban nada para la Hacienda española, sería aprovechado por la propaganda nacionalista para indisponer con España a los nativos que nunca habían pagado impuestos a nadie.

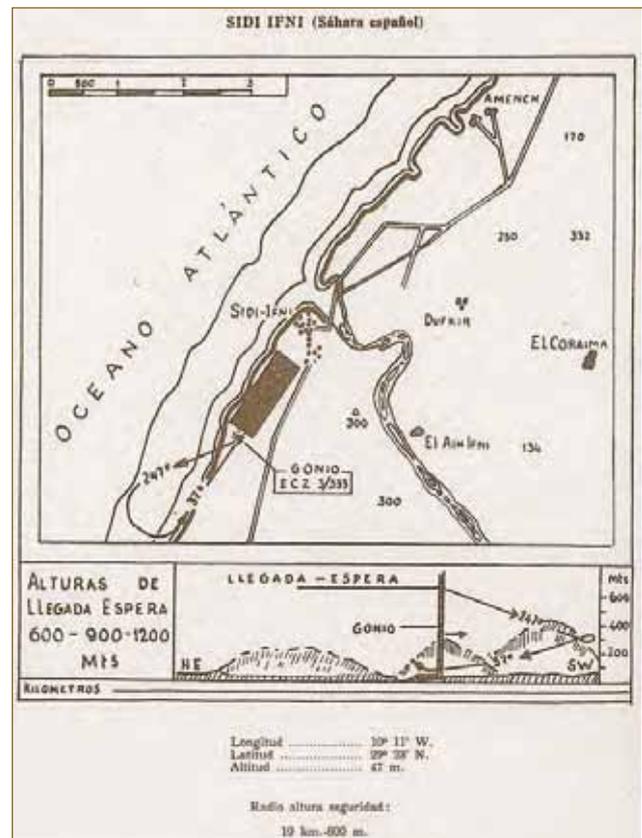
A estos hechos hay que sumar que los franceses repusieron a Mohamed V en el trono de Marruecos y que se concede en 1956, la independencia a Marruecos. Durante los dos años anteriores, el ejército llamado de “liberación”, formado por gentes del Rif, montañeses del Atlas, tribus del sur y guerrillas urbanas, habían hecho pasar un verdadero calvario a los franceses. Por otro lado, las dificultades de Marruecos de integrar las dos facciones ideológicamente opuestas (monárquica y republicana) existentes en sus recién creadas Fuerzas Armadas Reales, hizo que, tratando de eludir la persecución y de mantener la lucha contra las potencias coloniales, los hombres del Ejército de Liberación, de tendencia republicana, se fueran a establecer al sur de Ifni, asignándose la misión de reivindicar para Marruecos los territorios españoles del África Occidental, para crear lo que el gran ideólogo del Istiqlal, Al-lal-Fassi llamó el Gran Marruecos. Inicialmente mantuvieron una actitud respetuosa hacia las autoridades españolas.

Poco duraría esta situación, pues en el territorio de Ifni el sentimiento nacionalista se exaltaría y, ante la pasividad de las autoridades españolas, se establecieron en todos los poblados importantes, oficinas del partido marroquí Istiqlal. Aducían que España tenía que devolver Ifni y la provincia de Cabo Juby (Villa Bens o Tarfaya) a Marruecos, pero el gobierno español reaccionó y manifestó la intención de mantener su autoridad en ambos territorios.

Cuantos abusos los dirigentes del partido cometían, el gobierno español los cortaba, pero con tan excesivo “tacto” que no desalentaba a los dirigentes del Istiqlal. Pronto la población indígena se cansó de estas intervenciones de los pro-marro-

quíes y fueron volviendo la espalda al “partido”, por lo que sus dirigentes iniciaron en Ifni una campaña terrorista que culminó con el asesinato de cuatro indígenas al servicio de España.

El gobierno no descubrió a los autores de los asesinatos, por lo que detuvo a varios dirigentes del “Partido”. La reacción imprevista fue el cierre del comercio en el territorio y la realización de pequeños actos de sabotaje (cortes de líneas telefónicas, cortes de carreteras y pistas) para forzar la liberación de los detenidos;



Aeródromo de Sidi Ifni.

en el verano de 1957 se inició un periodo de aparente calma que no hacía presagiar nada bueno.

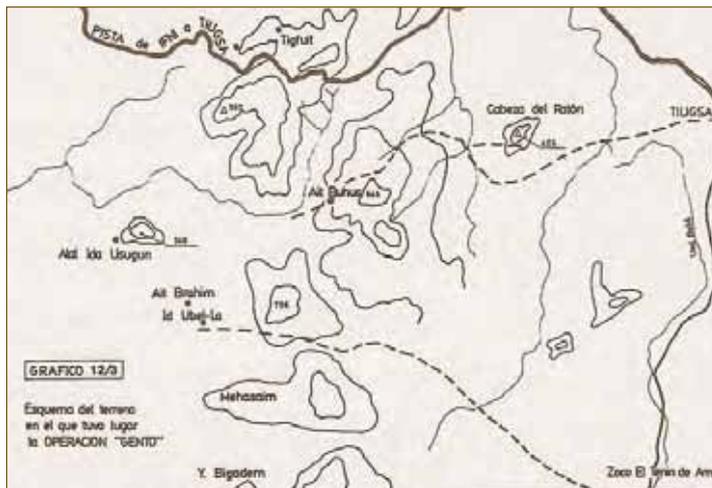
En cuanto al Sahara Occidental la situación era diferente, puesto que no había sentimiento nacionalista y sólo era una puerta para elementos extraños, ajenos al territorio. En diversos lugares de la región se establecieron pequeños núcleos del Ejército de Liberación, dotados de buen armamento, bien organizados, instruidos y dirigidos, y con dos objetivos, uno aprovechar la zona española para atacar a

los franceses en Mauritania y otro aumentar paulatinamente sus efectivos para lograr la superioridad numérica para dirigir un movimiento armado de independencia del Sahara.

Recordemos que las fuerzas que guarnecían el África Occidental Española eran escasas y compuestas, en su mayoría, por personal indígena de lealtad —en el mejor de los casos— dudosa. Consistían estas fuerzas en el Grupo de Tiradores de Ifni —tres Tabores en Ifni y uno en el Sahara— un Grupo de Artillería a lomo de 105/11, un Grupo mixto de Ingenieros y Unidades de Servicios; y cuatro Cuerpos de Policía Indígena —uno en Ifni y tres en el Sahara—.

Las fuerzas navales para toda el AOE, tenían en Sidi Ifni una Comandancia de Marina que dependía de la Base Naval de Canarias, con cuatro distritos con cabecera en Sidi Ifni, Cabo Juby, Villa Cisneros y la Güera.

Por lo que se refiere al Ejército del Aire, todo el África Occidental Española constituía un Sector Aéreo, dependiente de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental (ZACAO), con tres



Operación "Gento".

Comandancias Aéreas en Sidi Ifni, Villa Bens y Villa Cisneros. El Sector disponía de una escuadrilla de transporte destacada del Ala nº 36 de Gando con cinco Junkers Ju-52, que estaban situados en las cabeceras de las tres comandancias. Estaban encargados de realizar misiones de transporte, enlace y reconocimiento.

El personal que en estos aeródromos mantenía el Ejército del Aire era de 74 hombres en Ifni, (5 oficiales), 138 en Cabo Juby, (5 oficiales) y 54 en Villa Cisneros, (4 oficiales).

Dadas las insistentes peticiones del Gobernador Militar del África Occidental Española, el Ministro del Aire decidió, a principios de marzo de 1957, el envío de un escuadrón de Heinkel 111 (B2H) de bombardeo ligero y reconocimiento. Estos aviones serían situados en Sidi Ifni, Cabo Juby y El Aaiún, aeródromo que comenzaba a adquirir importancia.

La paz y la tranquilidad que habían sido el factor dominante en los territorios del África Occidental Española, se quebró a partir de 1956 en el que se producen una serie de escaramuzas por parte de los indígenas que dan a entender al gobierno que la situación en la zona está cambiando. En agosto y septiembre del año siguiente las agresiones en Ifni se recrudecen. Para la aviación, un grave incidente se produce el 4 de agosto de 1957 al ser incendiados por mano desconocida el depósito de bidones de combustible (60.000 litros) que tenía instalados la compañía Atlas en la playa de Sidi Ifni.

Este grave incidente provocó una reunión en Sidi Ifni presidida por el Gobernador General y a la que asistieron represen-



Embarcando material en el Bristol 190 de Aviacó.



Embarque del primer Escuadrón rumbo a Sidi Ifni (7-12-1957).

tantes de los tres ejércitos. Las decisiones que se adoptaron afectaron directamente a la aviación; podemos citar entre otras, la suspensión de los ejercicios de lanzamiento de paracaidistas, para tener mayor disponibilidad de aviones; transportar dos secciones de Tiradores de Smara al El Aaiún y trasladar una compañía de Infantería de Marina desde Fuerteventura a Lanzarote, para embarcar y dirigirse al continente africano.

La presencia de la aviación en el África Occidental Española se cobró pronto, desgraciadamente, sus primeras víctimas, aún antes de iniciarse oficialmente las hostilidades. Así, el 8 de mayo de 1957 un avión Junkers Ju 52 que transportaba una patrulla de la 9ª Compañía de la II Bandera Paracaidista del Ejército de Tierra se estrelló poco después de despegar de Sidi Ifni, incendiándose y causando la muerte de ocho ocupantes –entre ellos la tripulación– y seis heridos de diversa consideración.

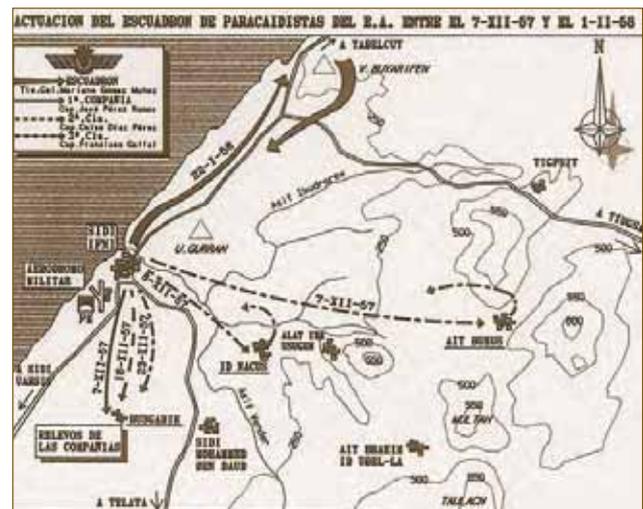
Posteriormente, 11 de agosto, tuvo lugar la desaparición de un avión, por lo que se ha considerado ese día como fecha inicial de la campaña. Aquella tarde de agosto, en el Heinkel 111 (B21-27-9), cayeron los que serían los primeros muertos de la campaña: capitán piloto Alberto Antón Ordóñez; alférez piloto Ángel Sánchez Barranco –primer oficial de la Milicia Aérea Universitaria muerto en Ifni– y los sargentos Manuel Moure Álvarez –mecánico–, Jaime Moreno –radiotelegrafista–; el cabo 1º Ángel Maniega y el comandante del Ejército de Tierra José Álvarez Chas de Berbén, jefe del Grupo de Policía Indígena nº 1.

Dada la situación del AOE, el Ministro del Aire mandó concentrar en la Base Aérea de Gando (Gran Canaria), aviones Heinkel 111 (B21) de las Alas 25 (Tablada), 27 (Albacete) y 28 (Alcalá de Henares), donde formaron la 29 Agrupación que llegó a tener una dotación de 30 aviones. Unos días más tarde, el Escuadrón 71 de Messerschmitt 109 (C-4K, Buchon), de la BA del Coper, se dirigió en vuelo a Canarias para participar en la Campaña de Ifni, asimismo los Texan T-6, armados y convertidos en cazas (denominación C.6) también se incorporaron a la campaña de Ifni.

Como era de esperar, las acciones de las bandas fueron subiendo de tono, y de las simples escaramuzas del verano del 57, se pasó a ataques con medios acorazados en otoño, lo que obligó a las autoridades españolas a evacuar parte de las posiciones en el Sahara.

Ya en octubre, los reconocimientos aéreos llevados a cabo por la aviación, venían a confirmar los informes de que disponía el Gobierno del África Occidental Española sobre la existencia de concentraciones de más de 1.200 hombres de las Bandas Armadas de Liberación (BAL).

En este mismo mes, un Junker 52, en misión de reconocimiento por la Saguia el Hamra, es atacado por individuos de las BAL teniendo que regresar a su base de Cabo Juby, con más de treinta impactos. Este suceso hizo que la ZACAO pidiera la realización inmediata de una acción de represalia sobre los campamentos descubiertos, pero inexpli-



Activación del Escuadrón Paracaidista.

cablemente el Gobierno de AOE retrasó un día la represalia con lo que se dio oportunidad de que los campamentos fueran desmantelados y trasladados a otras zonas. De cualquier forma, se realizó la represalia con un bombardeo por aviones Heinkel 111, que lanzaron su carga mortífera de bombas en dos pasadas a 1000 metros.



Paracaidistas del área de Ifni en 1958.

Aunque a efectos oficiales la campaña duró seis meses y medio –desde la desaparición ya citada del Heinkel 111 el 11 de agosto de 1957 hasta el 20 de marzo de 1958– fueron realmente cien días de guerra efectiva, desde el 23 de noviembre en que se produjo el ataque de las BAL a la plaza de Sidi-Ifni y los puestos y destacamentos distribuidos por el territorio de Ifni, hasta el 7 de marzo de 1958 en que se terminaron las operaciones de limpieza del Sahara.

Esta corta campaña podemos considerar tuvo tres fases bien definidas y diferenciadas: la primera, que finalizó el 10 de diciembre, comprendía los ataques enemigos a los puestos del territorio de Ifni, la defensa y auxilio de los destacamentos; el rescate de sus guarniciones y la consolidación del perímetro de la plaza; la segunda es la acumulación de medios, que finalizó el 10 de febrero de 1958 con la ofensiva final contra las BAL y la tercera que comprende las operaciones realizadas en campo abierto para eliminar el enemigo y limpiar de él el territorio del Sahara y que finalizó el 7 de marzo de 1958.

Por lo que al Ejército del Aire se refiere, la primera fase se caracteriza por el gran esfuerzo y entusiasmo para que, con el modesto material aéreo del que se disponía, mantener abastecidos los puestos sitiados, realizar el transporte de tropas para reforzar la guarnición del territorio

de Ifni, lanzar paracaidistas, bombardear y ametrallar al enemigo e informar al Mando de la situación y fuerza del mismo.

En la segunda, el mantenimiento activo de la guerra queda a cargo, casi exclusivamente, de la Aviación, que busca hostigar continuamente al enemigo con reconocimientos ofensivos, protección de convoyes y estableciendo un “puente aéreo” permanente entre la península, las islas y los territorios del África Occidental española, supliendo de esta forma las grandes limitaciones de los desembarcaderos de Sidi Ifni, Cabo Juby y El Aaiún.

La tercera, es de ataque constante de la Aviación, abriendo paso a las columnas con las ametralladoras y los cohetes y abasteciéndolas de los elementos necesarios para su desenvolvimiento sobre el terreno, facilitando combustible para sus vehículos, lanzando paracaidistas, evacuando heridos y muertos y localizando concentraciones enemigas.

Se inicia la campaña cuando el 23 de noviembre, a las cuatro de la madrugada, quedaron cortadas todas las líneas telefónicas entre Sidi Ifni y los puestos del territorio. Aunque se esperaba algo, no estaba claro donde ni como sería el estallido. A las cinco y treinta de la madrugada se resolvió la incógnita. “Sin novedad, mi capitán: han matado al centinela” con éste aviso surrealista del soldado indígena del cuerpo de Tiradores de Ifni a su su-



Alféreces Alfonso Eléxpuru y Antonio Sánchez Barranco.

terior, se evitó la sorpresa y se consiguió abortar el plan del recientemente creado Ejército de Liberación marroquí para volar el polvorín y asaltar la ciudad. No obstante, consiguieron entrar con camiones y establecerse en el Bu Al Alam, monte que domina Sidi Ifni. A pesar de la sorpresa el ataque fue rechazado.

A las siete de la mañana se produjo el segundo ataque sobre Sidi Ifni de los marroquíes. Unos doscientos hombres muy decididos trataron de infiltrarse, pero el asalto fue rechazado, y la Ciudad de las flores, como así bautizaron los primeros españoles que la fundaron en 1934, se salvó de milagro. La docena de pequeños fuertes repartidos por lo que llamaban El Campo –2.000 kilómetros cuadrados en el perímetro del enclave– fueron tomados o asediados con distinta suerte. La sorpresa ya no se produjo y el desenlace resultó fatal para los atacantes.

Los puestos más pequeños (Tabelcut, Bifurna, Hameiduch) con apenas media docena de soldados cayeron rápido. Los grandes resistieron las embestidas. En Mesti, en el Zoco de Arbaa de Mesti, la situación era apurada pues estaba siendo atacado por fuerzas muy superiores a la pequeña guarnición que la guarnecía. En Telata de Sbuia, el panorama era aún peor, pues el asalto había sido durísimo y tenían heridos graves que tenían que ser evacuados; Tamucha tenía pocas posibilidades de resistir y en Tiugsá (Tagragra), Tenín de Amel-lu y Tiliuín, el más alejado de todos, aguantó en una situación extrema sin apenas comida, agua y municiones.

La salvación les vino del cielo el 29 de noviembre cuando la aviación comienza a abastecer por aire a los puestos sitiados y lanza a los paracaidistas que les liberaron del asedio. El primer puesto que se beneficia de este empleo de los aviones es el puesto de Tamucha, al que un avión Junker 52 le abasteció, superando las dificultades creadas no por las fuerzas enemigas sino por una nube de langostas que produ-

jo al avión serias averías en los motores pero que no le impidieron regresar a Sidi Ifni y tomar tierra. A pesar de ello la misión se cumplió, cayendo los suministros dentro del puesto.

La labor de la aviación fue incesante durante los días que los puestos estuvieron sitiados, realizando acciones de fuego y abastecimiento aéreo, facilitando los medios necesarios para mantenerse y rechazar al enemigo hasta la llegada de las columnas de socorro.

Al terminarse las operaciones de repliegue de los puestos a Sidi Ifni, se habían lanzado desde el aire más de 12 toneladas de abastecimiento entre víveres, municiones, agua, medicamentos, armamento y material de fortificación. Las misiones de abastecimiento de los Junkers eran apoyadas por los Heinkel, que bombardeaban y ametrallaban a los sitiadores para permitir a los defensores salir de los parapetos y recoger las cargas.

Dado que las fuerzas que España disponía en el territorio de Ifni el 22 de noviembre de 1957 (3.391 hombres de los cuales 3.255 pertenecían al Ejército de Tierra, 90 eran de la Marina y 46 del Ejército del Aire) eran insuficientes para defender la plaza de Sidi Ifni, hubo que enviar refuerzos inmediatamente. Como no era posible desembarcar tropas y elementos en la playa de Sidi Ifni, dado el estado del mar, la única vía abierta era la del aire.

El Ala nº 36 (Gando), con sus veteranos Junkers 52, tuvo que hacerse cargo de la situación y, de forma rápida, improvisó un pequeño “puente aéreo” que resolvió el problema.

El mismo día 23, los Junkers destacados en El Aaiún trasladaron a Sidi Ifni, 112 hombres de la VI Bandera de la Legión y 3 toneladas de equipos, municiones y víveres. Dos días más tarde salen de Getafe 11 Douglas DC-3 y cuatro Bristol 170 con 360 hombres con equipo de la Bandera paracaidista. En siete días, el Ejército del Aire realizó un total de 830 salidas de combate y trans-



Transporte Logístico en DC3.



Mando Aéreo del Sáhara.



El faro de cabo Bojador, ya fortificado.

porte, con más de 2.854 horas de vuelo, consiguiendo en los abastecimientos un rendimiento superior al 85 por ciento del total lanzado, pese a lo reducido de las superficies de las zonas de lanzamiento.

Los aviones de las Alas 35 y 36, en los siete primeros días de la campaña, trasladarían a Ifni unas 1.200 bombas desde El Aaiún, Gando, Getafe y Villa Cisneros. Durante estos primeros días, fueron trasladados desde la península y las islas al África Occidental Española, más de 114 toneladas de material, equipos, víveres y municiones.

De todos los puestos y destacamentos sitiados y atacados en el territorio de Ifni durante los primeros días de la campaña, el de Tiliuín, como ya hemos dicho, era el que se encontraba en situación más comprometida. Allí las cosas habían empeorado considerablemente. Los casi continuados intentos de ocupación por parte del enemigo iban consiguiendo poco a poco mermar las posibilidades de defensa. Su escasa guarnición –60 hombres de los que las dos terceras partes eran nativos– estuvo sometida desde el primer día a fuego de mortero y a continuos intentos de asalto. Agravaba la situación el que en él hubiera mujeres y varios heridos, alguno de ellos de gravedad.

A pesar de que en Sidi Ifni no se disponía de las fuerzas suficientes para enviar columnas a reforzar las guarniciones de los puestos sitiados o a rescatar a sus defensores, la delicada situación de Tiliuín forzó a realizar una acción de socorro de desembarco aéreo llamada “Operación Pañuelo”. En ella participarían dos secciones de legionarios y una escuadra de morteros de la II Bandera Paracaidista del Ejército de Tierra.

El Ejército del Aire realizó el lanzamiento con cinco aviones Junker T2B, con 15 paracaidistas cada uno, a los que prestaron apoyo otros cinco Heinkel B2I. Estos últimos aviones bombardearon en primer lugar todas las posiciones enemigas que rodeaban el aeródromo de Tiliuín por el Norte, el Oeste y el Sur. Una vez descargadas las bombas, los B2I atacaron al enemigo con sus armas de a bordo, rodeando y protegiendo con un círculo de fuego a los paracaidistas, mientras éstos descendían a tierra. El bombardeo no tuvo el éxito que se esperaba ya que solo explosionaron el 35 por ciento de las bombas.

Poco más tarde, un T2B, volando a sesenta metros de altura, lanzó sobre el fuerte el segundo escalón del desembarco, que consistía en seis empaques de morteros, lanzagranadas, municiones y víveres. El fuego de los bombardeos aplastó contra el suelo a los oponentes y, cuando quisieron reaccionar, los paracaidistas ya en tierra, impusieron su propio fuego, logrando entrar los setenta y cinco hombres al completo de su dotación reglamentaria. La operación resultó un completo éxito y la posición fue reforzada.

Al finalizar noviembre, se habían transportado a Ifni por vía aérea más de 1.600 hombres equipados, más de 86 toneladas de víveres, municiones y material de transmisiones. Con estos refuerzos y con las noticias inquietantes del Sahara, se consideró llegado el momento de iniciar la recuperación de los efectivos militares y personal civil aislados en los puestos del interior.

Con este objetivo, se planificaron dos operaciones que se desarrollarían sucesivamente; la primera llamada “Operación Neto!”, pensada para liberar en una sola acción los puestos de Telata, Tiliuín y Mesti y una segunda operación llamada “Opera-



ción Gento" planeada para avanzar rápidamente, como sugiere el nombre del famoso extremo izquierdo del Real Madrid, que se realizaría en beneficio de los puestos de Tiugsá y el Tenín.

Para apoyar estas acciones, el Ejército del Aire situó en Sidi Ifni, seis Heinkel 111. Cuando se inicia la "Operación Netol", el 1 de diciembre, recibió apoyo permanente de los bombarderos Heinkel, que en los tres primeros días realizaron doce salidas, bombardeando y ametrallando al enemigo en misiones de reconocimiento armado, destacando el bombardeo de Tagüenza, en el que se castigó duramente una concentración de moros, pues debido al mal tiempo reinante no se realizó el desembarco paracaidista previsto para el 3 de diciembre.

Un día más tarde, hay que resaltar que cuando un Heinkel realizaba una misión de reconocimiento en la frontera norte, recibió fuego antiaéreo de una batería de ametralladoras de las Fuerzas Armadas Reales de Marruecos, emplazada en el puesto de Mirleft, lo que demuestra de forma fehaciente el apoyo que recibían las bandas.

La Operación "Gento" se inició el día 5 de diciembre; las fuerzas que se dirigían a sus objetivos de Tiugsá y el Tenín, encontraron mayor resistencia del enemigo que en la fase anterior. Además, las condiciones meteorológicas, redujeron las salidas de los B21 hasta un mínimo de una salida. Al día siguiente, el fuerte viento reinante obligó también a suspender el desembarco paracaidista, lo que permitió que los once Junkers previstos para dicho desembarco pudieran realizar siete salidas en apoyo de la columna que avanzaba hacia Tiugsá. Bombardearon y ametrallaron los núcleos enemigos que trataban de detener el avance de los españoles.

Para romper la resistencia encontrada al avance, el día 7, los Heinkel llevaron a cabo nueve salidas en apoyo de la columna que avanzaba hacia Tiugsá. Costó trabajo llegar a Tiugsá y el Tenín, y costó más aún replegarse desde éste último puesto. De cualquier forma ese mismo día Tiugsá y Tenín fueron liberados.

En la evacuación de Tiugsá, el día 8 de diciembre, las fuerzas terrestres combaten con un pegajoso enemigo que, aprovechando el accidentado terreno, hostiga a las tropas. Los Heinkel realizan seis salidas, bombardeando y ametrallando y los Junkers esa misma tarde transportan más de 8 toneladas de víveres.

La Operación "Gento" resultó mucho más dura que la operación "Netol", pues el número de bajas fue casi diez veces superior.

Un día antes de la evacuación de Tenín y Tiugsá, el 7 de diciembre, 320 paracaidistas del Ejército del Aire, al mando del jefe escuadrón teniente coronel Mariano Gómez Muñoz, en quince aviones Douglas DC-3 del Ala 35 (Getafe) y tres Bristol 170 requisados a la Compañía AVIACO llegan a Sidi Ifni. A su llegada quedó el Escuadrón a las órdenes directas del Gobernador General. En la madrugada del día siguiente comienzan sus primeras acciones. La 1ª Escuadrilla debía relevar a los paracaidistas del Ejército de Tierra que guarnecían una posición situada en el monte Busgadir; la 2ª Escuadrilla defendería el aeródromo y otros puestos sensibles de la plaza, relevando a las fuerzas de artillería y del Grupo de Tiradores de Ifni; la 3ª Escuadrilla escoltaría un convoy con abastecimientos y refuerzos hasta la cota 646 del macizo Ait-Bu-hus. Llevaba el convoy además de víveres y municiones, una radio de campaña, medicamentos y camillas. La escuadrilla regresó al día siguiente por la noche transportando 15 muertos, 23 heridos y dos prisioneros.

Una vez concluida esta operación, a la 3ª Escuadrilla de paracaidistas del Aire, se le asigna la misión de proteger la columna del teniente coronel Crespo, jefe de la unidad de paracaidistas del Ejército de Tierra, que desde Tiugsá (Tagragra) se repliega a Sidi Ifni que se encuentra con muchas dificultades en el camino, lo que una vez resueltas no le impidieron estar el día 9 en Sidi Ifni.

En los días siguientes, las Escuadrillas de paracaidistas del Aire van rotando en sus cometidos. El día 22 de diciembre una escuadrilla del Escuadrón protege un convoy de víveres y municiones que se dirige al vértice de Buyarifen, que había sido ocupado después de un intenso fuego de la aviación. El día 27 se ordena que la 1ª Escuadrilla sea relevada del Centro de Resistencia que ocupaba, y que junto a la 2ª y 3ª escuadrillas quede acuartelada en la capital a la espera de nuevas órdenes. Cuatro días más tarde, el escuadrón queda a disposición del Gobernador General de la Provincia del Sahara, saliendo, por vía aérea, hacia El Aaiún.

Aunque no se llevó a cabo la Operación Banderas no la pasaremos por alto por ser la primera operación paracaidista conjunta. Iban a participar dos Banderas del Ejército de Tierra y la de igual clase del Ejército del Aire. El día 5 de enero de 1958 estaba previsto realizar un lanzamiento de una escuadrilla del aire para ocupar, organizar y defender hasta su relevo, la cota 348 del macizo Alat Ida Usugun. Cuando se lograsen esos objetivos la VI Bandera de la Legión quedaría de guarnición en el Centro de Resistencia, que era el objetivo de la operación. Desgraciadamente, las malas condiciones meteorológicas, obligaron a suspender la operación.

Por otro lado, recordemos que el 10 de enero de 1958, un Decreto de la Presidencia del Gobierno divide el África Occidental Española en dos territorios: Ifni y Sahara. Se forman dos Gobiernos, uno para cada territorio, dependientes del Capitán General de Canarias, quedando el general Zamalloa al frente del primero y nombrando para el segundo al general Héctor Vázquez. Además se crean dos nuevas provincias españolas, Ifni, con capital en Sidi Ifni y el Sahara que la tendría en El Aaiún.

Simultáneamente el Ejército del Aire, creó un Mando Aéreo en cada uno de los territorios, que por tener doble dependencia –de la Zona Aérea y de la Capitanía General– se vieron en algunas ocasiones en difíciles circunstancias. Para el Mando Aéreo de Ifni se nombró al coronel Francisco Pina Alduini y para el del Sahara al coronel Carlos Ferrándiz Arjonilla.

Al finalizar el año 1957, la Aviación había realizado 830 salidas, de reconocimiento, transporte, bombardeo, ametrallamiento y evacuaciones; además de cinco de lanzamientos de paracaidistas; se lanzaron más de 12 toneladas de abastecimiento a posiciones sitiadas, se transportaron 3.225 hombres y más de 221.000 kilos de carga; se arrojaron cerca de dos mil bombas, se dispararon unos 27.000 cartuchos y se evacuaron 4 muertos y 95 heridos. Estas salidas realizadas por el Ejército del Aire supusieron 2.816 horas de vuelo.

Mientras tanto, en el Sahara el enemigo continuó con sus agresiones, pues en dicha zona las bandas armadas estaban desde hacía más de un año. En el Sahara se habían producido síntomas alarmantes que podían dar lugar a una segunda edición del caso Ifni. Pequeñas escaramuzas llevadas a cabo por dichas bandas en la Saguía el Hamra, dio lugar a que aumentase de forma alarmante la tensión en este territorio.

Como el problema en el Sur podía encontrarse en cualquier momento, se tomaron en el otoño de 1957 una serie de medidas. Unas de carácter activo entre las que podemos citar, el incremento de los efectivos existentes y la mejora de la infraestructura y otras de carácter pasivo como podían ser el abandono de los puestos del interior y la potenciación de cuatro núcleos de defensa de la costa: El Aaiún, Cabo Juby, Villa Cisneros y la Güera.

Recordemos que el desembarcadero de hombres, municiones, pertrechos y suministros de cualquier clase que podían llegar por mar destinados a El Aaiún, era la playa de Huisi Aotman, situada a 30 Km de la ciudad. Entre la ciudad y la playa existía y existe una cadena de dunas de gran tamaño y anchura, que permitía los movimientos a cubierto, de efectivos a pie, que podían concentrarse o desaparecer, en breve tiempo, sin dejar rastro.

La guarnición de la playa, formada por una Compañía de la XIII Bandera de la Legión, fue atacada a primeras horas de la tarde del día 25 de noviembre, por un indeterminado número de moros, entablándose un tiroteo entre estos y los legionarios que resultaron con varios heridos. Este hecho, junto al que días antes (8 de noviembre) se había producido con el ataque al coche correo que iba de Cabo Juby a El Aaiún, obligó a reforzar la zona de El Aaiún.

Las autoridades españolas comenzaron a acumular medios en esta zona. Para ello, aviones DC-3 del Ala de Transporte núm. 35 trasladaron de Villa Cisneros a El Aaiún a la IV Bandera de la Legión y más de 12 toneladas de equipo y material diverso, que constituían el primer refuerzo, de cierta importancia, para la escasa guarnición de la plaza.

Por otro lado, el 30 de noviembre el faro internacional de Cabo Bojador, deja de funcionar. Fue asaltado y desaparecieron los tres empleados del faro, sus mujeres y dos soldados. La Aviación con un Heinkel apoyó la operación de desembarco en la playa de quince infantes de marina que iban a inspeccionar el saqueo e inutilización del faro. El mal estado del mar impidió que los infantes pudieran ser reembarcados,

por lo que durante dos días tuvieron que ser abastecidos por aire. Días más tarde se efectuó otro desembarco para reparar el faro y rehabilitar la pista de aterrizaje para poder asegurar el eventual apoyo logístico aéreo. Un Heinkel fue el encargado de los reconocimientos y de dar cobertura aérea al destacamento desembarcado.

Simultáneamente, los Heinkel realizaban dos salidas de protección a cada convoy que, aprovechando los pocos días que el mar permitía el desembarque, trasladaban desde la playa al El Aaiun el material pesado –blindados, camiones, artillería, combustibles, municiones y víveres– que se iban concentrando y que iban a utilizar en las futuras operaciones.

Francia, el 30 de diciembre, aprobó la realización de operaciones combinadas con España en el Sahara, ya que a los franceses les interesaba mucho conservar Mauritania y sus minas de hierro. Una semana más tarde el gobierno español aceptó la propuesta.

Las Bandas Armadas de Liberación tenían en el norte del Sahara, tres objetivos principales: Cabo Juby, El Aaiun y Sidi Atzman. Para su control establecieron una serie de puntos formando un arco de 200 Km. Los puntos más fuertes de este arco eran Edchera y Tafudart.

La XIII Bandera de la Legión cuando el 13 de enero, llevaba a cabo un reconocimiento armado por la Saguía para confirmar el despliegue enemigo y comprobar si su centro de gravedad estaba en la zona de Edchera-Tafudart, cayó en una emboscada que obligó a un combate en muy malas condiciones. Un Heinkel daba protección a la columna pero no pudo ametrallar pues las fuerzas propias estaban demasiado cerca de las enemigas. El avión, que fue alcanzado por fuego de tierra, regresó a El Aaiún para repostar y cargar bombas que lanzó, posteriormente, sobre los objetivos que le marcaban desde tierra. El combate resultó muy cruento para la Bandera que tuvo 112 bajas (47 muertos), pero los legionarios vendieron cara su vida,

porque en el lugar del combate se recogieron al día siguiente una cincuenta de cadáveres de las bandas.

Este mismo día 13, también la aviación tuvo que proteger el repliegue a El Aaiún de las fuerzas terrestres que se encontraban en Edchera. Posteriormente, efectuó una misión de apoyo aéreo de transporte para evacuar las bajas a Las Palmas.

“La hora de la aviación, como arma decisiva en el ataque a tierra, aún no había llegado. Faltaban cosas esenciales para ello, pero el camino hacia el éxito había empezado ya a andarse”, escribe el General Casas de la Vega.

Este combate supuso para las fuerzas españolas en el Sahara

algo más que una demostración de la fuerza del enemigo y unas dolorosas pérdidas. Por primera vez, el Ejército español, tras el periodo de evacuación de los puestos del interior y el período de concentración de medios, se disponía emprender la ofensiva.

Por otra parte, parecía el momento adecuado para un cambio radical de actitud, en virtud de que la concentración de medios necesarios estaba ya hecha y que las relaciones de buena vecindad con los franceses y la prisa de éstos en solucionar cuanto antes el problema, nos daba grandes facilidades para su completa solución.

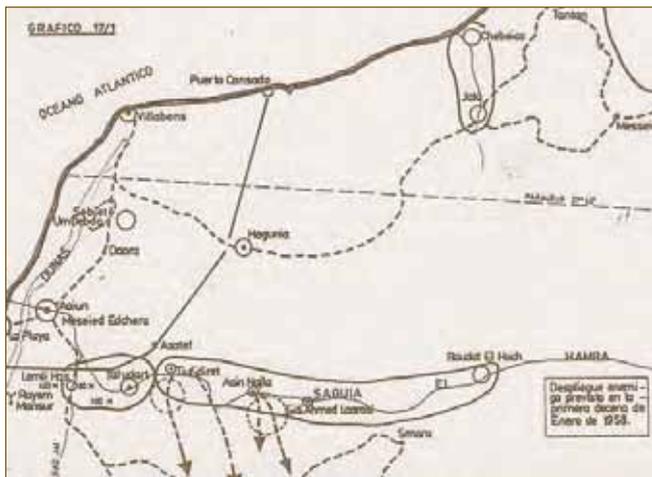
Respecto al Ejército del Aire, el 28 de enero tuvo lugar en Villacisneros la entrevista entre los Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de Cooperación, francesas y españolas. La entrevista tenía como objetivos redactar un plan de transmisiones, establecer en el aeródromo de El Aaiún una zona de aparcamiento para los Nord 2501 franceses, así como de intercambiar información sobre las Fuerzas Aéreas que habían de participar en las futuras operaciones.

Por otro lado, en Ifni, al objeto de dar a la posición defensiva mayor fortaleza y más espacio vital, se planeó la operación Diana, para cerrar accesos al enemigo y ampliar el terreno por el norte y por el sur.

La misión asignada a la aviación tenía tres acciones fundamentales, lanzamiento de paracaidistas, interdicción y apoyo directo a las Agrupaciones terrestres.

Para ésta operación se asignaron trece aviones Junkers para el lanzamiento de los paracaidistas y un Grumman de salvamento como escolta. La formación voló desde la Base Aérea de Gando a Ifni, transportando más de 12 toneladas de víveres y material de alojamiento. La operación Diana se realizó el 31 de enero, aunque el desembarco paracaidista, por el fuerte viento reinante, no pudo llevarse a cabo. De cualquier forma el apoyo facilitado por la Aviación, con nueve Heinkel de los destacamentos en Ifni, resultó de gran eficacia y el enemigo pudo ser desalojado de las posiciones que ocupaba.

A finales de enero, quedó estabilizada la posición de Ifni y situados los elementos, tropas y pertrechos suficientes en las bases del Sahara, Cabo Juby, Aaiún y Villacisneros, para iniciar las operaciones de limpieza en la Saguía el Hamra y en Río de Oro. Mientras esto ocurría, la aviación llevó a cabo una misión que llamó poderosamente la atención y que fue de dudosa eficacia. Se le ordenó el lanzamiento de octavillas dirigidas a la población civil nómada para atraerla de nuevo a la influencia española.



Operación en el Sahara, febrero de 1958.

Tres días estuvieron los Junkers lanzando octavillas sobre las haimas que iban descubriendo. ¡A una población analfabeta en un 97%, se le arrojaron octavillas redactadas en español y árabe a unos saharauis cuya lengua era el hassanía!

Mientras tanto, el Ejército del Aire también se estaba preparando. El 28 de enero llegaban a Las Palmas, a bordo del Ciudad de Palma, cinco helicópteros Sikorsky S-55 pertenecientes a la 57 Escuadrilla de la Base Aérea de Getafe y siete avionetas AISA I-115 y una Dornier 27 de la recién creada Escuadrilla de Enlace nº 100.

Dos días más tarde, también llegaba a Sidi Ifni el Escuadrón de caza-bombardeo nº 71, con quince aviones Messerschmit 109 C-4 K (Buchon) que volaron directamente desde San Pablo (Sevilla) a Sidi Ifni. El 31 de ese mismo mes llegarían a Sidi Ifni, procedentes de Alcalá de Henares, cuatro aviones del 33 Escuadrón del Ala nº 3 de Villanubla. Eran los monoplanos North American T-6D (Texan) que después de repostar se dirigieron a El Aaiún, donde se les montaron los tubos lanza cohetes que traía el T-3 que les acompañaba como nodriza. Una semana después llegaron otros ocho Texan T-6D procedentes de la Base Aérea de Alcalá de Henares, donde se había organizado e instruido la unidad.

El 1 de febrero, voló de Ifni a El Aaiún el Escuadrón Paracaidista del Ejército del Aire, que esa misma tarde entró en campaña posicionándose en la línea defensiva de El Aaiún.

En ésta época, las Fuerzas Aéreas del ZACAO tenían un centenar de aviones, en su mayoría anticuados, pero que se consideraban suficientes para las operaciones que se avecinaban. Aunque el Ejército del Aire estaba dotado de material aéreo mucho más moderno, más de dos centenares de cazas reactores F-86 Sabre, el tratado de Ayuda Mutua con Estados Unidos no permitió utilizar dicho material.

Definitivamente, para limpiar de enemigos el Sahara, el Mando designó el 10 de febrero como el día "D" de la operación "Teide", que se había de desarrollar en combinación con fuerzas francesas que denominarían "Ecouvillon" a su apoyo a la operación.

La operación se realizaría en dos fases: la primera, en la zona de la Saguía el Hamra, con la finalidad de "destrucción del enemigo en las zonas de Edchera y ocupación de Smara y de los pasos de la Seguía de Edchera y Sidi Ahmed Laarosi y con una duración de diez días; la segunda en Río de Oro, con dos acciones distintas, una de limpieza en el norte y otra de ataque a las concentraciones menores del sur.

Para llevar a cabo las acciones de esta operación se organizaron dos Agrupaciones combinadas, "A" y "B", que partirían de El Aaiún la primera y de Cabo Juby la segunda. Las dos columnas francesas partirían de Tifariti la primera y de Tinduf la segunda.

La actuación del Ejército del Aire en esta operación comienza el 9 de febrero (D-1) realizando catorce salidas desde Gando de Heinkel, cuatro de ellas de interdicción de los pasos del Dra que, por las lluvias recientes, llevaba agua; asimismo se realizaron tres misiones de bombardeo y ametrallamiento en los alrededores de la alcazaba de Tan Tan. Por otro lado, se ame-

tralló la concentración observada en las proximidades de Haguña y se bombardearon objetivos del uad Tigsert y de la zona de Tafudart.

Al día siguiente los B-21 continuaron los bombardeos de la Alcazaba de Tan Tan, los reconocimientos armados sobre Treig, Negu Laagad y los pasos del Dra así como los reconocimientos visuales de Daora, Anech y Edchera.

En la operación Siroco a la aviación se le señalaron las misiones de apoyo general antes y durante la maniobra y de apoyo directo. Para ello, se tendría un avión en vuelo permanente para apoyo por el fuego de la Agrupación y tres aviones en alerta en tierra para satisfacer misiones urgentes.

Simultáneamente, los Heinkel apoyaron a las fuerzas terrestres en la operación Siroco, cuyo objetivo era el reconocimiento en fuerza hasta Arbaa del Mesti. El segundo día (11 de febrero), los Heinkel, bombardearon Tafudart, el cauce del uad Abeddús y una vez más Tan Tan; ametrallaron el cauce del Tigsert y realizaron reconocimientos fotográficos desde Guelta Zemmur a Aguelmin Mel Las. Desde El Aaiún se efectuó un reconocimiento armado de Haguña.

Los siguientes días, los B-21 continuaron efectuando reconocimientos visuales de la pista Daora - Gaada, de los pasos del Dra y atacando con ametralladoras a un grupo de camellos que era un importante medio logístico del enemigo.

Ya el día 16, eliminados los grupos enemigos en la Saguía y las columnas efectuando misiones de limpieza, los Heinkel efectuaron reconocimientos visuales de las pistas de El Aaiún, Haguña, desembarcadero de Tan Tan y desembocaduras del Dra y Asaka, llegando hasta Ifni.

La operación Siroco fue un completo éxito. El enemigo que sufrió los efectos del fuego especialmente aéreo, aprendió una lección importante: que las salidas para realizar actos de fuerza en cualquier parte del territorio que ocupaba eran posibles y poco costosas.

De nuevo el Mando, que ha recibido grandes refuerzos, decide llevar a cabo una acción potente para destruir a las bandas enemigas que han penetrado en el Sahara y para ello decide la llamada Operación Teide, que se llevaría a cabo en las Regiones Norte y Sur del Territorio, en colaboración con las fuerzas francesas basadas en Fort Trinquet, Fort Gouraud y Port Etienne.

El 10 de febrero de 1958 se iniciaron simultáneamente las operaciones Teide y Ecouvillon. La primera fase de la operación tenía como finalidad "la destrucción del enemigo en las zonas de Edchera y Tafudart y la ocupación de Smara y de los pasos de la Saguía en Edchera y Sidi Ahmed Laarosi.

Los dos últimos días de la primera fase de la Operación Teide, ya se consideraba la zona de la Saguía el Hamra libre de enemigos por haberse refugiado en Marruecos; no obstante la Agrupación "B" continuó los recorridos de limpieza desde Magder hasta Haguña.

La Aviación tuvo durante los diez días que duró esta fase una destacada actuación. Los aviones Heinkel efectuaron reconocimientos fotográficos de los pasos del Dra y bombardearon Tisgui Remz, Tiliuin y reconocieron el aeródromo de Gulimin.



Operación Teide-Ecouvillon.

Los Junkers y los Douglas, realizaron misiones de enlace y transporte, operando desde Gando y El Aaiún.

En estas operaciones se transportaron más de 115 TM de víveres, material de guerra y sanitario, más de 280 hombres y se evacuaron a 30 heridos. El apoyo de las Fuerzas Aéreas francesas fue la actuación de dos Noratlas destacados en Gando, que transportaron más de 36 TM de vehículos militares, víveres y material de guerra, tanto desde Gran Canaria como de Tenerife.

Mención especial merece la aparición en estas operaciones de dos nuevos tipos de aviones, los cazas Messerschmitt 109 (Buchones) y los Texan T-6 de ataque a tierra

La primera misión de guerra que efectuaron los Buchones, el día 2 de febrero, fue la protección del convoy del desembarcadero a El Aaiún, posteriormente protegieron a la columna que de Cabo Juby marchaba a Daora y atacaron con cañón en vuelo rasante, objetivos en la zona de Tafudart. Su escaso rendimiento en este tipo de operaciones obligó a que se decidiera suspender sus misiones. Días más tarde se trasladaron a Gando.

Los Texan T-6, armados con dos ametralladoras Breda y con diversas cargas de cohetes y bombas ligeras dieron un excelente resultado.

El día 9 de febrero, inician su actuación dando protección al convoy que iba de Huisi Aotman a El Aaiún y a la columna a Daora, efectuando además un reconocimiento armado sobre la zona de Edchera.

Además, de la protección permanente de los convoyes que se dirigían a El Aaiún desde la playa, hicieron misiones de apoyo por el fuego a la Agrupación A, que así logró vencer la resistencia que los rebeldes ofrecían en el espolón de Auseigt. Seis T-6, efectuaron reconocimientos ofensivos en la zona de Lemlihas; así como sobre las columnas que operaban en la Saguía el Hamra, donde atacaron con cohetes y ametralladoras a grupos enemigos. Otros reconocimientos armados los efectuaron sobre las zonas de acción de las Agrupaciones terrestres y asimismo sobre el sur de Gaada, entre Tagda y la Saguía el Hamra, ametrallando y destruyendo varios vehículos enemigos.

Los últimos días, los reconocimientos armados se realizaron sobre la zona de Daora, uad Marmuza, uad Ininegt, y otras dos sobre la zona Hagunía–uad Edchari, hasta la ocupación del antiguo puesto de la Bandas Armadas de Liberación en Hagunia. Esta acción se inició el día 17 y consistió en una operación combinada entre fuerzas de tierra y aire. Las de tierra contribuyeron con una Bandera del Tercio, un batallón de Infantería y el Grupo de Escuadrones de Pavía. Las del aire, tras una preparación por el fuego de los T-6, los Junkers efectuaron el lanzamiento de los paracaidistas del Ejército del Aire.

En el lanzamiento participaron, el día 18, la 1ª Escuadrilla y la Plana Mayor del Escuadrón de Paracaidistas del Aire que saltaron con unos efectivos de unos 150 hombres en la denominada operación “Morabito” –el mayor lanzamiento efectuado hasta la fecha en operaciones por paracaidistas españoles– sobre Hagunía, cruce de pistas y punto de paso entre Ifni y Sahara, con objeto de impedir la retirada de las bandas enemigas acosadas por las fuerzas terrestres que actuaban por tierra. La operación se desarrolló sin incidentes, manteniendo el Escuadrón sus posiciones hasta la llegada de las columnas que procedentes de Daora y Gaada confluían en Hagunía.

En esta operación también participaron helicópteros de la 57 Escuadrilla de Getafe, destacados en el Sahara, que efectuaron abastecimiento de municiones y medicamentos a las columnas y evacuaron a los heridos graves de estas mismas columnas. Además efectuaron misiones de enlace transportando a diversos Mandos de las Fuerzas Armadas.

Limpia de enemigos la zona de Saguía el Hamra, ya solo quedaba en el Sahara fuerzas enemigas en Río de Oro, en las regiones de Tenuaca y Ausert y contra ellas se dirigieron las

operaciones de la segunda –y definitiva– fase de la operación Teide–Ecouvillon.

Participarían, por parte del Ejército de Tierra, la Agrupación Ligera V y la Agrupación C. La primera saldría de El Aaiún y la segunda de Villa Cisneros. Por parte francesa intervendrían dos columnas que procedían de Fort Gouraud y Port Etienne. Esta fase comprendería desde el día 20 al 24.

Las columnas procedentes de El Aaiún y Fort Gouraud, confluían en Bif-Nzaran y las de Villa Cisneros y Port Etienne sobre Ausert. Esta limpieza del sur del Sahara costó más trabajo y sangre de lo que se había pensado. Las bajas propias fueron 5 muertos y 17 heridos y las enemigas 40 muertos.

En los cinco días que duró la segunda fase de la operación Teide, se realizaron toda clase de misiones aéreas. Los Heinkel desde Villa Cisneros, realizaron el primer día reconocimientos armados sobre el Aargub, Bif Nzaran, Tichla, Ausert y Guelta Zemmur. En los días siguientes los reconocimientos ofensivos lo efectuaron desde Cabo Juby a Fum uad Dra, continuando hasta Betaina y de la pista de Tisgui Remz a Cabo Juby por Hagunía, sin observar actividad del enemigo. El último día de esta fase, realizaron reconocimientos ofensivos sobre uad Dra, zona de Aargub-Ausert-Tichla y la de Aargub-Ausert-Bir Nzaran y en el área de acción de las columnas.

El apoyo por el transporte realizado por los aviones Junkers y Douglas DC-3, consistió en trasladar más de 66 toneladas de víveres y material diverso, 150 hombres y 19.000 kilos de gasolina para las fuerzas de tierra tanto españolas como francesas.

Por otro lado, los Texan T-6 realizaron salidas de reconocimiento armado en beneficio de la Agrupación Ligera V y además llevaron a cabo la cobertura de la columna Herrera, tomando tierra en Bir Nzaran y regresando a Villa Cisneros.

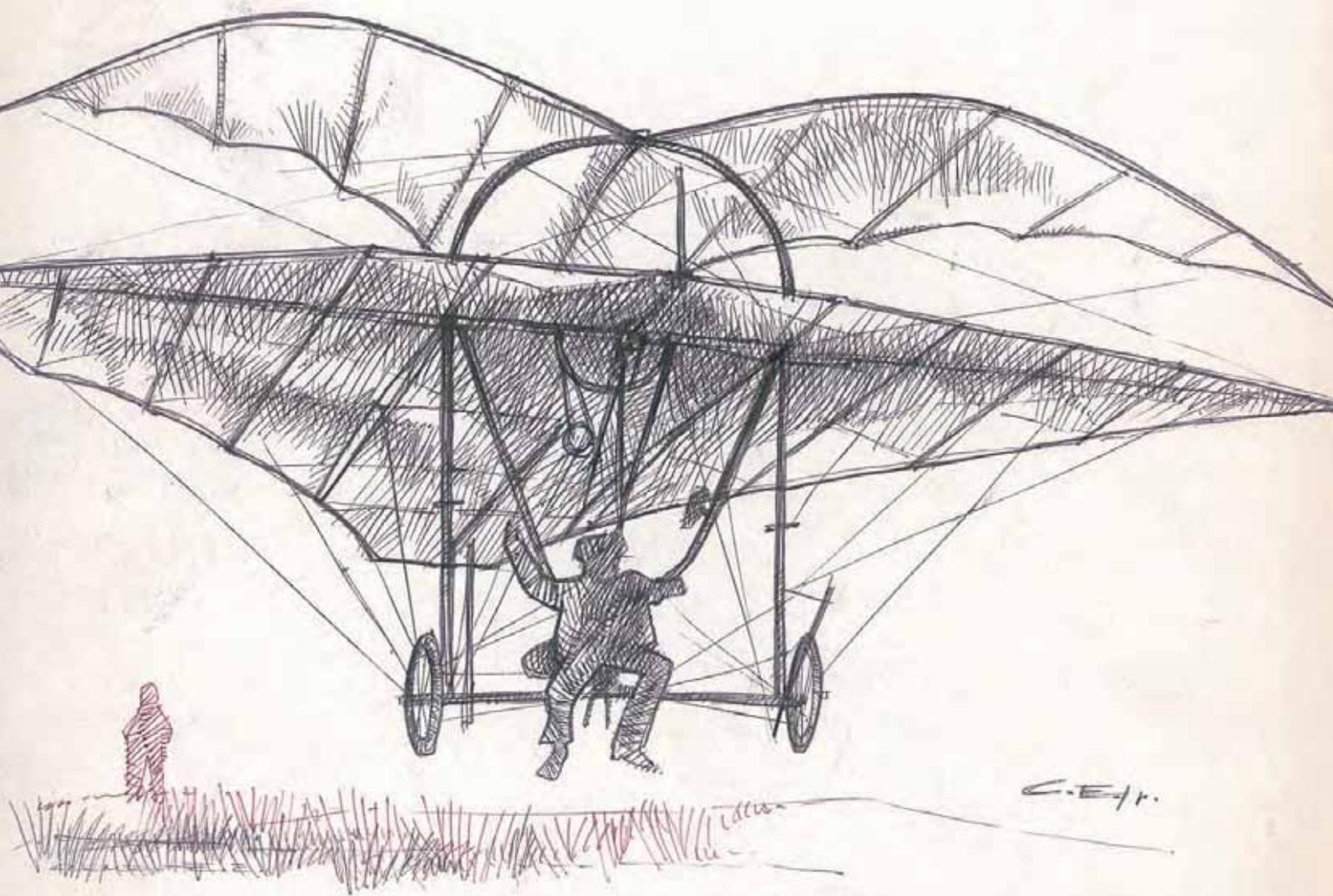
En esta fase de la Operación Teide, se combatió duramente en la zona de Tenuaca y Agracha, donde el enemigo sintiéndose cercado, ofreció una dura resistencia y colocó a las fuerzas en una delicada situación que sólo se resolvió con el apoyo aéreo de dos parejas de T-6, que ametrallaron a rebeldes y camellos localizados entre los matorrales.

Con este combate y la limpieza de la región de Negyir se dio por terminada la segunda fase de la operación Teide-Ecouvillon, quedando el Sahara libre de las Bandas Armadas de Liberación, aunque restos diseminados habrían de ser eliminados en las semanas sucesivas.

La guerra, de hecho, estaba terminada, pero aún pasarían diez días hasta que cayeran las últimas bombas arrojadas por los Heinkel, en el África Occidental Española. Fue el día 7 de marzo, cuando dos Heinkel en misión de reconocimiento armado en Sidi Ifni sobre la frontera del Dra, bombardearon en Id Chelen, Takharut e Id Buthini.

Fueron estas 40 bombas de 50 kilos las últimas arrojadas en la campaña. Al finalizar ésta, después de 105 días, la Aviación había efectuado 2.179 salidas en las que se arrojaron 3.083 bombas de 50 kilos y 1.258 granadas de mortero, se dispararon 294 cohetes y 54.395 cartuchos; se transportaron 6.263 bombas y 976.379 kilos de municiones, víveres, combustibles y carga diversa –65.840 Kg por aviones franceses–, se lanzaron 420 paracaidistas y 13.200 kilos de abastecimientos a posiciones sitiadas y se evacuaron 243 bajas, volando en total 6.694 horas y 26 minutos.

Para finalizar, podemos decir que en el aspecto aéreo, la campaña de Ifni-Sahara dejó patente que aunque el material aéreo no era el adecuado, la Aviación cubrió todos sus cometidos, viéndose como en ocasiones anteriores –revolución asturiana de 1934 y guerra civil 1936-39– que el personal estaba bien adiestrado y psicológicamente preparado para afrontar la guerra desde los primeros compases de ella, probablemente por darse las circunstancias de que la vida habitual en las bases aéreas en tiempo de paz, es muy similar a la de la guerra.



Concursos de Patrullas Militares de Aviación

ANTONIO RODRÍGUEZ VILLENA
Coronel de Aviación

En abril de 1932 la Jefatura de la Aviación Militar y las Direcciones de Aeronáutica Civil y Naval, decidieron crear la Revista de Aeronáutica, “con el fin de que exista una publicación nacional que atienda debidamente a la propaganda de nuestra Aviación dentro y fuera de España” y uno de los propósitos de la misma era

contribuir a la mejor propaganda de la aviación, mediante la organización frecuente de concursos, exhibiciones y manifestaciones aéreas de toda clase. Con este fin se anunciaba, precisamente en la página 1, del número 1, la convocatoria de la primera Copa “Revista de Aeronáutica” para Patrullas Militares, a disputarse en ese año 1932.

Sólo llegaron a celebrarse en cuatro ocasiones, pues la que pudo ser la quinta copa, se vio frustrada por el inicio de la Guerra Civil española.

PRIMERA COPA DE “REVISTA DE AERONAUTICA” PARA PATRULLAS MILITARES

Durante los días 30 de junio y 1, 2 de julio de 1932 se celebró el I Concurso de Patrullas Militares organizado por la Revista de Aeronáutica.

La prueba consistió en un concurso de patrullas militares, formadas cada una por tres aviones tipo Breguet XIX o Loring R III. Las tripulaciones de las patrullas correspondientes a escuadras, estaban formadas obligatoriamente por un oficial (jefe de la patrulla) y un observador en el primer avión, y un piloto de tropa y un mecánico en cada uno de los dos aviones restantes. En las patrullas pertenecientes a Escuelas y Servicios estaba permitido -por carencia de pilotos de tropa- que los tres pilotos fueran oficiales.

El recorrido señalado fue el siguiente:

1ª Etapa (Día 30 de junio 1932)
Madrid (Getafe)–Sevilla (Tablada) ..380 Km
Sevilla–Albacete407 Km
Albacete–Barcelona (El Prat)417 Km
TOTAL1.204 Km

2ª Etapa (Día 2 de julio 1932)
Barcelona–Logroño (pasando por Lérida y Zaragoza)305 Km
Logroño–León(pasando por Vitoria y Burgos).....315 Km
León–Madrid (Barajas) (pasando por Zamora y Salamanca).....360 Km
TOTAL1.070 Km

El recorrido era de regularidad, para lo cual se fijaron como velocidad tipo: 153 Km/h para los Breguet XIX y 147 Km/h para los Loring R III. Tanto el despegue como el aterrizaje y el recorrido debían efectuarse en formación en cuña, con intervalos abiertos durante el viaje y reunidos en los pasos obligados o de escala. Los comisarios de los aeródromos de escala y los designados en los puntos de paso calificaban las formaciones de llegada y salida como las del despegue y aterrizaje, con una



Tripulantes de la patrulla de Logroño, clasificada en primer lugar, con los trofeos ganados (I Concurso).



El jefe del Gobierno y ministro de la Guerra, Sr. Azaña, con los aviadores clasificados en el I Concurso de Patrullas Militares, después del reparto de premios.

Patrullas Militares participantes en 1932

Cuadro nº 1

A-1	ESCUELA DE PILOTOS Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Capitán Lloro Teniente Morato Tenientes Barranco y Costero Cabos Palet y Rodríguez
B-2	ESCUELA DE MECANICOS Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Capitán Sanz Sáiz Capitán Ferro Tenientes Larrauri y Pitarch Cabos Galera y Osorio
C-3	GRUPO 23 (LOGROÑO), ESCUADRA NUMERO 3 Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Teniente Álvarez Pardo Teniente García Pardo Subayudante Petriz Villa y sargento Ercilla Cabos Loncán y Aguirregaviria
D-4	GRUPO 22 (SEVILLA), ESCUADRA NUMERO 2 Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Teniente Pina Alduini Teniente Aragón Sargentos López Trinidad y Pérez Olivares Cabos Carretero y Correal
F-5	GRUPO 31 (GETAFE), ESCUADRA NUMERO 1 Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Teniente González Botija Capitán Urzaiz Subayudante Ramos Pérez y brigada Sánchez Grande Cabos Del Valle y Ramos
G-6	PARQUES Y SERVICIOS TECNICOS Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Capitán Bellod Capitán Coig Capitán Carrillo y teniente Romero Girón Suboficial Gárate y sargento Martínez
J-7	FUERZAS AEREAS DE AFRICA Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Teniente Calderón Capitán Santos Rubiano Subayudante Arcán y sargento García Cabos Aragón y Dora
L-8	GRUPO 21 (LEON), ESCUADRA NUMERO 1 Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Teniente León Trigueros Teniente Martínez Visiedo Cabos Urtubi y Pérez Bueno Cabos Cuartero y Velasco Losada
N-9	OFICINA DE MANDO Y PLANA MAYOR Jefe Patrulla Observador Pilotos Mecánicos	Capitán Sampil Fernández Teniente Cañete Capitán Castro y teniente Martínez de Velasco Sargento Martín y cabo Ávila

puntuación de 0 a 15 puntos. Por cada tres minutos de retraso se penalizaba con un punto.

Los aviones de los jefes de patrulla iban provistos de una estación radio A.D.6 y una máquina fotográfica oblicua con dos almacenes de seis placas. Los ejercicios de radio consistían en recibir una orden, transmitida desde Cuatro Vientos durante el recorrido Madrid-Sevilla, y en transmitir a Sevilla su posición dos horas después del despegue de Madrid. La calificación era de 0 a 15 puntos.

El ejercicio de fotografía exigía impresionar las doce placas: seis, para las seis poblaciones de paso forzoso en la 2ª Etapa, y las seis restantes a libre elección de los observadores. Cada fotografía tenía una puntuación de 0 a 12.

También había un ejercicio de bombardeo consistente en pasar por la vertical, a 800 metros de altura, sobre la caseta de bombardeo del aeródromo de Tablada, con calificación de 0 a 12 puntos.

Todas las patrullas estaban dotadas con los sesquiplanos Breguet XIX con motor Elizalde de 450 CV, excepto las pertenecientes al Grupo 22 y a las Fuerzas Aéreas de África que estaban formadas por aviones Loring R III provistos con motor Hispano Suiza de 500 CV.

Las patrullas y tripulaciones que tomaron parte en el concurso figuran en el cuadro 1.

A las seis de la mañana del día 30 de junio se dio la salida en el aeródromo de Getafe a la patrulla A-1 y sucesivamente, con intervalos de 15 minutos, a todas las demás.

La patrulla J-7 (Tetuán), quedó eliminada en el trayecto a Sevilla, al verse obligado a aterrizar por avería el avión del teniente Calderón cerca de Cazalla. Otro aparato, el tripulado por el sargento García, descendió para auxiliarle, y el tercero siguió ruta.

En el trayecto León-Madrid se vio obligado a tomar tierra por avería en el motor el aparato de la Escuela de Pilotaje tripulado por el teniente Costero. Lo hizo en el término de Zamora y con él sus compañeros. Reparada la avería, reanudaron el viaje, permaneciendo dentro de las condiciones del concurso, aunque con penalización tan grande que se clasificó en último lugar.

Exceptuando estos incidentes, la prueba se desarrolló con toda normalidad. Las patrullas se conservaron durante el recorrido en formación tan cerrada que arrancaron aplausos de admiración de los que contemplaban tan magnífico espectáculo.

En el cuadro 2 figura la clasificación final de las patrullas.

La fiesta organizada con motivo del regreso de los competidores se celebró en el Aeropuerto de Barajas. Diversas bandas de música amenizaban el acto, al que asistieron todas las autoridades de la aeronáutica española.

Después de la llegada y tras una copa de honor servida a los aviadores, se inició el baile en el magnífico chalet del aeropuerto. En un trimotor cedido por la compañía LAPE, el gran piloto Ruano efectuó gratuitos bautismos de vuelo. Anochecido se efectuaron vuelos nocturnos, aprovechando unas interesantes pruebas de alumbrado y señales realizadas por la casa GEATHOM S.A., que también presentó un lote de aparatos especiales, entre los cuales destacaban el faro giratorio indicador de la posición del aeropuerto, faro de señales luminosas, proyectores de aterrizaje, así como las luces de límite, obstáculo y entrada.

Se efectuaron ensayos de despegue y aterrizaje en el campo iluminado por

Clasificación de las Patrullas

Cuadro nº 2

Orden Salida	Unidad	Puntuaciones				Penalización	Puntuación Final
		Radio	Bombardeo	Fotografía	Formación		
C-3	Grupo 23 (Logroño)	15	10	100	399,16	15	509,16
L-8	Grupo 21 (León)	18	7	80	404,75	22	487,75
N-9	Mando y Plana Mayor	3	0	89	362,25	20	434,25
D-4	Grupo 22 (Sevilla)	3	10	68	354,50	12	423,50
F-5	Grupo 31 (Getafe)	12	2	87	326,90	20	407,90
B-2	Escuela de Mecánicos	7	5	32	276,50	29	291,50
A-1	Escuela de Pilotos	26	10	97	332,25	411	54,25
G-6	Parques y Servicios	18	11	57			
J-7	Fuerzas Aéreas de África						

Premios del I Concurso de Patrullas Militares

COPA DEL EXCMO. SR. MINISTRO DE LA GUERRA	
1ª Patrulla	— Grupo 23 (Logroño)
Una Copa de Revista de Aeronáutica a cada uno de los pilotos de la patrulla y un reloj de pulsera del Servicio de Aviación a los mecánicos.	
COPA DE REVISTA DE AERONAUTICA	
2ª Patrulla	— Grupo 21 (León)
A cada uno de los pilotos y un reloj de pulsera a los mecánicos.	
COPA ELIZALDE, S.A.	
3ª Patrulla	— Mando y Plana Mayor
COPA HISPANO SUIZA	
4ª Patrulla	— Grupo 22 (Sevilla)
COPA CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS, S.A. (CASA)	
5ª Patrulla	— Grupo 31 (Getafe)
COPA DE LA FEDERACION AERONAUTICA ESPAÑOLA (FAE)	
Al observador mejor clasificado	
JARRON DE LA ESCUELA FÁBRICA OFICIAL DE CERAMICA	
Al observador que obtuviera mejores fotografías	
RELOJ DE MESA, DE SCINTILLA, S.A.	
A la primera patrulla clasificada provista con magnetos Scintilla	
	— Grupo 21 (León)

los proyectores de excelentes condiciones. El faro giratorio de gran visibilidad y alcance, marcaba a gran distancia la posición del aeropuerto.

La Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas (SICE), montó en pocas horas un magnífico equipo de micrófonos amplificadores y altavoces, por medio del cual los oficiales encargados del control de llegada dieron cuenta al público constantemente de todas las incidencias, llegada de las patrullas y desarrollo del programa de la fiesta.

Hubo una cena a la americana, con asistencia de "distinguidas personalidades". La fiesta se prolongó hasta la madrugada.

Entrega de premios

Para la entrega de los premios visitó el aeródromo de Cuatro Vientos el jefe del Gobierno y ministro de la Guerra, señor Azaña. Le recibieron allí las autoridades militares, el jefe de la Aviación Militar, comandante Pastor, y el de la base, comandante Riaño, acompañado por todos los jefes y oficiales del Servicio. También asistió, entre otros, el director de la Aeronáutica Civil, señor Álvarez Buyla.

El señor Azaña visitó las instalaciones del aeródromo y en la Sección de Armamento, le fueron mostrados, por sus inventores, el visor de bombardeo del capitán Warleta, el lanzabombas eléctrico del capitán Rodríguez, en cuya construcción colaboró el mecánico Calleja (el jefe de la Aviación lo presentó al señor Azaña y lo propuso para una recompensa) y el fusil ametrallador inventado por el maestro armero de primera Federico Fernández. Después de la visita, se procedió a la entrega de los premios que figuran en el cuadro 3.

Finalizada la entrega de premios se sirvió un "lunch" a los concurrentes y, al



Gráfico 1. Itinerario del II concurso de Patrullas Militares.

terminar el cual, el ministro de la Guerra pronunció un interesante discurso, en el que expuso, en términos generales, su programa respecto a la creación de la Aeronáutica Nacional.



Algunos de los valiosos trofeos que se adjudicaron a los participantes en el II concurso de Patrullas Militares. En el centro la Copa de S.E. el presidente de la República.

II CONCURSO DE PATRULLAS MILITARES: COPA DEL EXCMO. SR. PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Durante los días 1, 2 y 3 de junio de 1933 se celebró el II Concurso de Patrullas organizado por la Revista de Aeronáutica.

El Presidente de la República, dado su interés por la Aviación española, concedió el más preciado trofeo disputado en esta competición y que trajo como consecuencia el cambio de nombre: Copa del Excmo. Sr. Presidente de la República.

Esta prueba resultó particularmente brillante, no obstante la dureza del recorrido y las enormes dificultades atmosféricas con que tuvieron que luchar casi constantemente los participantes, especialmente durante la segunda jornada, en el transcurso de la cual los temporales de agua y el fuerte vendaval no abandonaron, puede decirse, en ningún momento a los concursantes.

El recorrido para la prueba era similar al del año anterior, con una primera etapa de Madrid a Barcelona, celebrada el 1 de junio y una segunda de Barcelona a Madrid, realizada el día 3 de julio. Pero en esta ocasión, la prueba tenía la particularidad de que los puntos de paso obligatorios se comunicaron a los participantes en el momento de la salida (gráfico 1).

Las patrullas de reconocimiento participaron con aviones Breguet XIX, excepto las pertenecientes al Grupo 22 y a las Fuerzas Aéreas de África que lo hicieron con aviones Loring R III. Los aviones de las patrullas de caza eran Nieuport 52, con motor Hispano Suiza de 550 CV.

El orden de salida, fijado por sorteo, y la composición de las patrullas participantes figura en el cuadro 4.

La salida de las patrullas de reconocimiento se dio en el Aeródromo de Getafe a partir de las seis de la mañana y con intervalos de diez minutos.



S.E. el Presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora, repartió los premios personalmente y estrechó la mano a todo el personal de los equipos tripulantes de las patrullas clasificadas en el III Concurso.

Patrullas Militares participantes en 1933

Cuadro nº 4

PATRULLAS DE RECONOCIMIENTO

A-1	FUERZAS AEREAS DE AFRICA	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Teniente Uriarte Capitán Westendorf Sargentos Prada y García Alonso
B-2	GRUPO 31 (GETAFE), ESCUADRA NUMERO 1	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Capitán Vives Capitán Urzaiz Subayudante Ramos Pérez y sargento Ramírez
C-3	AERÓDROMO DE CUATRO VIENTOS	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Capitán Carrillo Teniente Ruiz del Árbol Capitán Servet y teniente Romero
D-4	GRUPO 22 (SEVILLA), ESCUADRA NUMERO 2	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Teniente Ruixa Teniente Bengoechea Sargento Requena y cabo García de Lacalle
F-5	ESCUELA DE TIRO Y BOMBARDEO (LOS ALCÁZARES)	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Teniente Villimar Teniente Mula Cabos Garrido y Álvarez García
G-6	GRUPO 23 (LOGROÑO), ESCUADRA NUMERO 3	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Teniente Ugarte Teniente Del Val Sargento Mendoza y cabo Benito
J-7	SERVICIOS GENERALES	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Capitán Ruiz Casaux Teniente Arroquia Capitán López de Haro y teniente Sala
L-8	GRUPO 21 (LEON), ESCUADRA NUMERO 1	Jefe Patrulla Observador Pilotos	Teniente Murcia Capitán Ibort Cabos Galera y de Dios

PATRULLAS DE CAZA

1ª	GRUPO 13 (BARCELONA), ESCUADRA NUMERO 3	Jefe Patrulla Pilotos	Capitán García López Sargento Ercudi y cabo Villaceballos
2ª	GRUPO 12 (SEVILLA), ESCUADRA NUMERO 2	Jefe Patrulla Pilotos	Teniente Salvador Sargentos Saura y Carmona
2ª	GRUPO 11 (GETAFE), ESCUADRA NUMERO 1	Jefe Patrulla Pilotos	Teniente Reus Teniente Buenaventura y cabo Peña

La llegada tuvo lugar sobre la misma base de Getafe. Las patrullas de reconocimiento lo iniciaron a las cinco y cuatro minutos de la tarde cuando pasó por la vertical de la meta oficial la patrulla B-2, de Getafe, aterrizando momentos después. Sucesivamente fueron llegando en correcta formación las patrullas F-5, de Los Alcázares; la L-8, de León, y la D-4, de Sevilla, que respectivamente sobrevolaron el control con ocho, once y trece minutos de diferencia con respecto a la primera. El resto de las patrullas de reconocimiento, por razón de las enormes dificultades atmosféricas, no pudieron llegar a clasificarse.

El Jurado, presidido por el capitán Ordiales, después de verificados los cómputos de puntos señalados en el reglamento de la prueba, otorgó la siguiente clasificación:

Patrullas de Reconocimiento

- 1ª PatrullaEscuela de Tiro y Bombardeo (Los Alcázares)
 2ª PatrullaGrupo 22 (Sevilla), Escuadra número 2
 3ª PatrullaGrupo 21 (León), Escuadra número 1
 4ª PatrullaGrupo 31 (Getafe), Escuadra número 1

Patrullas de Caza

- GanadoraGrupo 12 (Sevilla), Escuadra número 2

Patrullas Militares participantes en 1934

Cuadro nº 5

PATRULLAS DE RECONOCIMIENTO

IMPARES	
1-A	Escuadrilla Y-1, Escuela de Observadores, Cuatro Vientos
3-D	Sevilla
5-H	León
7-L	León
9-O	León
11-S	Getafe
13-X	Escuadrilla Y-2, Los Alcázares
PARES	
2-B	Tetuán
4-E	Logroño
6-J	Logroño
8-N	Nador
10-P	Logroño
12-T	Sevilla
14-Z	Sevilla

PATRULLAS DE CAZA

1-A	Getafe
2-D	Barcelona
3-L	Sevilla
4-H	Getafe
5-O	Barcelona

Entrega de premios

El día 5 de junio, por la tarde, tuvo lugar en el aeródromo de Getafe el reparto de premios que se adjudicaron a los concursantes. Al acto concurrieron el general de división Cabanellas; el jefe de la Aviación, comandante Paslor; el ayudante del Presidente de la



El personal de la patrulla de Reconocimiento del aeródromo de Logroño, clasificada en primer lugar entre las unidades participantes en el III Concurso.

República, comandante Riaño; el jefe del aeródromo, teniente coronel Camacho y gran número de jefes y oficiales de Aviación.

Se repartieron los valiosos premios de que estaba dotado el concurso y entre los que figuraban:

- Copa de S.E. el Presidente de la República
- Copa del Ministro de la Guerra
- Copa de la Jefatura de Aviación Militar
- Copa de la Dirección de Aeronáutica Civil
- Copa de la Revista de Aeronáutica
- Además de dos valiosos objetos de arte donados por la Federación Aeronáutica Española. La industria aeronáutica nacional contribuyó también con la donación de trofeos por la Hispano Suiza, Construcciones Aeronáutica S.A. y Elizalde S.A.

La Copa de S.E. el Presidente de la República no pasará a ser propiedad de ninguna patrulla mientras no consiga ganarla durante dos años seguidos o tres alternos. La Copa del Ministro de la Guerra constituyó el primer premio y quedaba en posesión definitiva de la unidad a la que pertenecía la patrulla ganadora.

A continuación, como final de acto, fue servido un espléndido "lunch" a todos los concurrentes y donde se hicieron votos para el arraigo del creciente interés creado por estos Concursos de Patrullas militares.

III CONCURSO DE PATRULLAS MILITARES

Este III Concurso presentó grandes novedades respecto a los anteriores, siendo las principales: la no utilización de aeródromos civiles; para las patrullas de reconocimiento, la comprobación de la navegación por los radiogoniómetros

de Sevilla, Cuatro Vientos y León, el reconocimiento de objetivos militares reales y la mayor severidad en las penalizaciones; en las patrullas de caza, la innovación consistió en vuelos de altura para los que era necesario el empleo de inhaladores, y el señalamiento de un ejercicio de intercepción.

Patrullas de reconocimiento

Tomaron parte en este Concurso una patrulla de las Escuadrillas pertenecien-



Gráfico 2. Recorridos de las Patrullas de Reconocimiento.



Gráfico 3. Recorrido de las Patrullas de Caza.

tes a los Grupos 21, 22, 23 y 31, Fuerzas Aéreas de África y Escuadrillas Y-1 e Y-2, de la Escuela de Observadores.

Cada patrulla llevaba a bordo una bomba de carga de gasolina y los accesorios correspondientes. De la misma forma se procuraba llevar un pequeño repuesto de material y las herramientas necesarias para que cada patrulla pueda atender, con sus propios medios, a las incidencias del circuito.

El ejercicio de radiotelegrafía consistía en recibir una orden que se transmitía por la radio de León, diez minutos después de su partida y en transmitir cada patrulla a Logroño la posición en que se encontraba una hora más tarde. También se calificaba el enlace que establecían las patrullas en el ejercicio de navegación, durante el recorrido Sevilla-León, controlado por los radiogoniómetros de los aeródromos de Sevilla, Cuatro Vientos y León.

El ejercicio de fotografía consistía en la impresión de doce placas por el observador; seis en los puntos de paso obligado, dos para el ejercicio de reconocimiento y las cuatro restantes de libre elección.

El ejercicio de bombardeo consistía en el paso por la vertical de la caseta del aeródromo de Los Alcázares a una altura de 800 metros.

El ejercicio de reconocimiento se realizaba en una de las etapas y en una cuadrícula que previamente se dio a los observadores, en la que había un objetivo militar (fuerzas desplegadas), cuya situación marcaba el observador en el plano, haciendo los croquis que estimaba conveniente para el reconocimiento y dos fotografías del objetivo.

Las velocidades establecidas fueron de 153 Km/h para los Breguet XIX y de 147 Km/h para los Loring R.III.

Las puntuaciones de cada ejercicio fueron las siguientes:

- Ejercicio de despegue y aterrizaje: de 0 a 3 puntos, en cada uno de ellos.
- Formaciones: de 0 a 12 puntos.
- Puntualidad con arreglo a los cuadros de marcha: de 0 a 10 puntos.
- Ejercicio de radiotelegrafía: de 0 a 15 puntos.
- Ejercicio de bombardeo: de 0 a 12 puntos.
- Ejercicio de navegación: de 0 a 15 puntos.
- Ejercicio de reconocimiento: de 0 a 15 puntos.
- Ejercicio de fotografía: cada foto individual: de 0 a 12 puntos
- Presentación del material y disciplina entera: de 0 a 6 puntos.
- Penalización en puntos de paso obligado: de 0 a 6 puntos los que no pasen por la vertical.

Patrullas de caza

Tomaron parte una patrulla de cada uno de los Grupos de Getafe, Sevilla y Barcelona elegidos por sus respectivos jefes.

El recorrido fue de seis etapas realizadas en dos días, con los ejercicios marcados. El recorrido había de realizarse precisamente a la velocidad de 200 Km/h, a excepción de la última etapa.

Primer día.- Madrid-Albacete. Vuelo en formación, 3.000 metros. Distancia, 220 Km; duración 1 hora y 13 minutos.

Albacete-Granada. Altura, 5.000 metros, con inhaladores de oxígeno y barógrafos. Distancia, 250 Km; duración 1 hora y 32 minutos.

Granada-Madrid. Reconocimiento de un objetivo y tiro fotográfico sobre el mismo. Aterrizaje en formación. Distancia, 365 Km. Altura, voluntaria. Duración 2 horas y 9 minutos.

Segundo día.- Madrid-Burgos. Altura, 6.000 metros. Distancia, 223 Km. Duración 1 hora y 13 minutos.

Burgos-Vitoria-Burgos. Altura, libre. Ejercicio de intercepción y caza de aparatos de reconocimiento con ametralladora fotográfica. Distancia, 200 Km. Duración, 1 hora y 20 minutos.

Burgos-Madrid. Regreso a la base inicial en el menor tiempo posible. Vuelo y aterrizaje en formación. Ejercicio de acrobacia en patrulla.

Los viajes y vuelos a una altura marcada, se calificaban con arreglo al tiempo de subida, según indicaban las hojas de los barógrafos.

El ejercicio de reconocimiento consistía en situar en un plano y hacer seis fotografías con la ametralladora fotográfica de un objetivo militar que se les dio a la salida con una cuadrícula del plano en que debían buscarlo.

El ejercicio de intercepción y caza consistía en descubrir y cazar una patrulla determinada de las de reconocimiento al paso de ésta sobre Vitoria, haciendo sobre ella seis disparos de ametralladora fotográfica, que permitían clasificar la caza e identificar la patrulla designada; se entenderá que la caza se realizará sin estorbar el vuelo de aquella, pudiendo ser motivo de descalificación el olvido de esta cláusula.

El vuelo de regreso y la acrobacia se efectuaba en correcta formación pasando por la vertical del Jurado y, en formación, ejecutaban los ejercicios acrobáticos que estimaba el jefe de la patrulla en el tiempo máximo de diez minutos contados a partir de su paso por la vertical.

Cada jefe de patrulla llevaba un barógrafo precintado que era abierto al regreso de las patrullas a Madrid. Se paraba por el piloto mientras en avión se hallaba en tierra.

Las patrullas seguían el horario marcado, dándose la salida de diez en diez minutos.

Para que una patrulla se clasifique, es preciso que sus tres aviones lleguen formados al final del recorrido. Si una perdiera un avión, los restantes debían regresar automáticamente a Madrid por el camino más corto.



S.E. el presidente de la República, D. Niceto Alcalá Zamora, entregando la copa del ministro de la Guerra al capitán Chamorro, jefe de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 de Reconocimiento (León), clasificada con el número uno en el IV concurso.

Las puntuaciones de cada ejercicio fueron las siguientes:

- Ejercicio de despegue y aterrizaje: de 0 a 3 puntos, en cada uno de ellos.
- Formaciones: de 0 a 12 puntos.
- Recorrido con regularidad, llegando a la hora marcada: de 0 a 30 puntos.
- Por cada tres minutos de desviación se penalizará con 1 punto.
- Por la hoja del barógrafo: de 0 a 12 puntos.
- Por la acrobacia: de 0 a 12 puntos.
- Presentación del material y disciplina en tierra: de 0 a 6 puntos
- Ejercicio de reconocimiento y tiro fotográfico: de 0 a 12 puntos.

- Ejercicio de caza: de 0 a 20 puntos.

A la patrulla que invierta menos tiempo en el recorrido final se le dará 12 puntos, restándose un punto a las otras patrullas por cada minuto de retraso respecto a la primera.

Las patrullas que participaron fueron designadas por sorteo entre las respectivas unidades tácticas, y un segundo sorteo (por lo que a las de reconocimiento se refiere), las dividió en patrullas pares e impares, siéndoles asignados los dos recorridos distintos que se señalan en el gráfico 2, lo que dio más variedad al recorrido, permitió descongestionar en aterrizajes y despegues los aeródromos intermedios, y tienen la propiedad de casi completar la vuelta a la Península entre los dos itinerarios unidos, con exclusión de Galicia por la falta de campos de aterrizaje apropiados.

Igualmente fueron designadas por sorteo las patrullas de caza cuyo recorrido único vemos en el gráfico 3.

Las patrullas de reconocimiento que tomaron parte fueron 14 y las de caza 5. En total 57 aviones.

En el cuadro 5 figuran las patrullas participantes.

Comenzó la salida de las patrullas el día 27 de junio de 1934 a partir de las seis de la mañana, del aeródromo de Getafe, presenciándola el jefe de Aviación, comandante Pastor; jefe de la base, teniente coronel Camacho; jefe de los Servicios de Instrucción, comandante Buruaga, y jefes y oficiales del Arma.

El día de salida las patrullas pernataron en los aeródromos finales de la primera etapa, que para los de reconocimiento pares fue León, para los de reconocimiento impares, Logroño, y para las de caza, Getafe.



En primera fila los pilotos de la Patrulla de Caza de la base de Getafe, ganadora en el III Concurso. Detrás, los tres pilotos de la patrulla de Caza de Barcelona, clasificados en segundo lugar.

Clasificación de las Patrullas de Reconocimiento

Patrullas	Procedencia	Puntuaciones								Puntuación Final
		Formación	Radio	Fotografía	Bombardeo	Navegación	Reconocimiento	Presentación	Penalización	
10-P	Logroño	10,74	15,00	4,41	3,00	5,00	10,00	5,10		53,25
6-J	Logroño	10,42	12,50	6,66	6,00	5,00	13,50	4,60	18,00	40,68
13-X	Los Alcázares	9,14	12,50	5,30	6,00	6,00		1,50	0,25	40,19
1-A	Cuatro Vientos	8,67	7,50	6,50	7,00	4,00		3,50	3,00	34,17
5-H	León	10,13	7,00	4,90	1,00	5,00		5,60	0,50	33,13
11-S	Getafe	9,76	12,50	8,20	12,00	5,00		5,60	31,00	22,06
8-N	Nador	8,63		6,70						

Clasificación de las Patrullas de Caza

Puntuaciones	Patrullas	Procedencia						Penalización	Puntuación Final
		Formación	Intercepción	Navegación	Acrobacia	Presentación en Tierra	Coefficiente Velocidad		
3-H	Getafe	9,31	16,00	23,00	8,00	4,75	4,00	13,00	52,06
5-O	Barcelona	6,31	14,00	15,00	9,00	4,25	3,00	8,00	43,56
1-A	Getafe	10,00	13,00	11,00	7,00	6,00	6,00	25,00	28,00

La salida para la segunda etapa tuvo lugar el día 29 desde los respectivos aeródromos donde habían descansado y pernoctado el día 28.

La llegada a Getafe, final de la prueba, tuvo lugar el mismo día 29 por la tarde y la presenciaron las personalidades que ya estuvieron en la salida y numeroso público.

El orden de llegada de las patrullas de reconocimiento fue: 6-J de Logroño:

que cumplieron las condiciones de la prueba y cuyas puntuaciones y orden de las clasificaciones figuran en los cuadros 6 y 7.

Es de destacar la puntualidad y regularidad de marcha en todos los recorridos, pasos por puntos obligados y, también, el perfecto funcionamiento de las estaciones de radio en los ejercicios de transmisión y recepción de órdenes, entre Sevilla y León, situando las patru-

mentación, capitán Reixa y tenientes Martínez de Velasco y Gómez del Barco y de su jefe el capitán Ordiales, quién fue presidente del Jurado y comisario general de la prueba.

Entrega de premios

La entrega de premios tuvo lugar el día 4 de julio en al base aérea de Getafe y fue presidido por el Presidente de la República, don Niceto Alcalá Zamora.

Asistieron también al acto el Ministro de la Guerra; el nuevo Director General de Aeronáutica Civil, capitán Ismael Warleta; todas las autoridades militares, generales jefes de las Inspecciones; director de la Aeronáutica Naval; jefe de Aviación Militar; jefes de cuerpo de guarnición; alcalde de Getafe; jefes y oficiales de Aviación y otras personalidades.

El Presidente de la República entregó personalmente los premios. En primer lugar la Copa por él donada, que entregó al teniente Álvarez Pardo, jefe de la patrulla de reconocimiento ganadora; y al teniente Manso de Zúñiga, jefe de la ganadora de caza, la Copa del Jefe del Gobierno.

El Ministro de la Guerra entregó la copa que había donado al teniente Álvarez Pardo, jefe de la patrulla de reconocimiento primera de las clasificadas.

La Copa de S.E. el Presidente de la República fue disputada por primera vez el año anterior, quedando en depósito en el aeródromo de Los Alcázares, al que pertenecía la patrulla ganadora. Como es sabido, este preciado trofeo ha de ganarse por dos veces consecutivas o tres años diferentes para obtenerlo en propiedad. Dicha copa quedó, por tanto, en depósito en el Aeródromo de Logroño.

Todos los demás premios, también entregados por el Presidente que estrechó la mano a todo el personal de las patrullas ganadoras, figuran en el cuadro 8.



Pilotos de la 2ª Escuadrilla del Grupo 13 de Caza (Barcelona), clasificada en primer lugar en el IV Concurso. De izquierda a derecha, teniente Vela, capitán Calderón (jefe de la Escuadrilla), y tenientes García Pardo y Verdugo.

8-N de Nador; 10-P de Logroño; 1-A de Cuatro Vientos; 5-H de León; 11-S de Getafe y 13-X de Los Alcázares.

Las patrullas de caza llegaron por el orden siguiente: 1-A de Getafe; 3-H de Getafe y 5-O de Barcelona, que finalizaron su prueba con unas exhibiciones acrobáticas en patrullas que contaban para la clasificación.

Estas fueron las patrullas finalistas

llas por medio de los radiogoniómetros de Sevilla, León y Cuatro Vientos.

También es destacable la labor del personal de suministro y cooperación terrestre, principalmente los organizadores materiales de la prueba, que atendieron a los infinitos detalles de su preparación, con resultado perfecto. Este difícil trabajo estuvo a cargo de la oficialidad de la Escuadrilla de Experi-

Premios del III concurso de Patrullas Militares

PATRULLAS DE RECONOCIMIENTO

Primera 3ª Patrulla de la 1ª Escuadrilla del Grupo 23 de Logroño

COPA DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA y COPA DEL EXCMO. SR. MINISTRO DE LA GUERRA

- Teniente piloto José Álvarez Pardo, premio de la SICE.
- Teniente observador Julián del Val, premio de CASA y Premio TELMAR para el observador mejor clasificado en el ejercicio de radio.
- Subayudante piloto Juan Escorihuela, premio de Dirección de Aeronáutica civil.
- Sargento piloto Julio Ercilla, premio LAPE.
- Mecánico Emilio Escalona, premio de Ramón Escario
- Mecánico Ramón Castilla, premio de Ignacio Fuster

Segunda 3ª Patrulla de la 2ª Escuadrilla del Grupo 23 de Logroño

- Teniente piloto José Muñoz, premio de Elizalde, S.A.
- Teniente observador Miguel García Pardo, premio de Geathom, S.A.
- Suboficial piloto Martiniano Valdizán, premio de Scintilla, S.A.
- Sargento piloto Manuel Aguirre, premio de los Constructores de Hélices.
- Mecánico Enrique Anuncibay, premio del Excmo. Sr. Subsecretario de Guerra.
- Mecánico Daniel Ruiz, premio del Excmo. Sr. Subsecretario de Guerra.

Tercera Escuadrilla Y-2 de Los Alcázares

- Teniente piloto Aurelio Villimar, premio de la Sociedad Española del Carburador IRZ.
- Teniente observador Antonio Aragón, premio Radiadores Corominas.
- Sargento piloto Fernando Romero, premio de Harry Walter.
- Sargento piloto Augusto Martín Campos, premio de Moisés Sancha.
- Mecánico Federico Rueda, premio de Revista de Aeronáutica.
- Mecánico Chindasvinto González, premio de Eugenio Dubois.

Cuarta Escuadrilla Y-1 de Cuatro Vientos

- Teniente piloto Manrique Montero, premio de SEMCI.
- Teniente observador Antonio Arroquia, premio de Revista de Aeronáutica.
- Teniente piloto Rafael Padilla, premio de Francisco Savanay
- Sargento piloto José Rivera, premio de Francisco Savanay.
- Mecánico Vidal Durán, premio de Ulloa.
- Mecánico Mario Pérez, premio de Cottet.

Quinta 1ª Patrulla de la 3ª Escuadrilla del Grupo 31 de Getafe

- Capitán piloto Ángel Chamorro.
- Teniente observador Manuel Tomé.
- Teniente piloto Rafael Serrano.
- Sargento piloto Lisardo Pérez.
- Mecánico Redención Virseda.
- Mecánico Julio Hernando.

Sexta Patrulla de la 2ª Escuadrilla del Grupo 31 de Getafe

- Teniente piloto Daniel Oliver.
- Teniente observador Fernando Pérez Cela.
- Subayudante piloto José Arcega.
- Cabo piloto Rafael Peña.
- Mecánico Agustín Esteban.
- Mecánico Agustín Rodríguez.

Quinta 2ª Patrulla de la 2ª Escuadrilla de las Fuerzas Aéreas de África de Nador

- Teniente piloto Enrique Jiménez.
- Capitán observador Manuel Ugarte.
- Subayudante piloto Fernando González.
- Sargento piloto Juan López.
- Mecánico Miguel San José.
- Mecánico Juan Morel.

PATRULLAS DE CAZA

Primera 1ª Patrulla de la 1ª Escuadrilla del Grupo 11 de Getafe

COPA DEL JEFE DEL GOBIERNO

- Capitán piloto Alejandro Manso de Zúñiga, premio del Jefe de Aviación.
- Teniente piloto Miguel Mediavilla, premio de la Hispano Suiza.
- Subayudante piloto Juan Prieto, premio de Eduardo K.L. Earle.

Segunda 2ª Patrulla de la 2ª Escuadrilla del Grupo 13 de Barcelona

- Teniente piloto Eduardo Lorenzi, premio de Echevarría, S.A.
- Sargento piloto José García Herguido, premio del Excmo. Sr. General Subsecretario de Guerra.
- Cabo piloto Jaime Buyé, premio del Excmo. Sr. General Subsecretario de Guerra.

Tercera 1ª Patrulla de la 1ª Escuadrilla del Grupo 11 de Getafe

- Teniente piloto Ramiro Pascual.
- Sargento piloto Gonzalo García Sanjuán
- Sargento piloto Félix Urtubi

A su llegada a la base, el Presidente revistó las fuerzas de tierra y personal y material volante del aeródromo, formados a un costado del campo de vuelo, y terminada la entrega de premios, desfiló la tropa de Aviación del aeródromo. Seguidamente se sirvió un espléndido "lunch".

IV CONCURSO DE PATRULLAS MILITARES

El éxito de esta prueba se debió al entusiasmo y celo de los organizadores, capitanes Juan Bono Boix, Joaquín Reixa, Pedro Huarte Mendicoa y comisarios delegados del Jurado en los aeródromos y puntos de control.

La prueba de ese año vino a demostrar que el Arma de Aviación estaba capacitada y sabía sacar el máximo rendimiento del material.

Desde que se celebró por primera vez en 1932 con el nombre de "Primera Copa de Revista de Aeronáutica para Patrullas Militares", ha ido perdiendo el carácter eminentemente deportivo con que fue establecida y transformando, en cambio, aquellos ligeros ribetes militares que la adornaban, en la parte esencial del Concurso.

En el de ese año, 1935, se dio especial realce a los ejercicios militares y actuaron unidades tácticas casi del orden de las reales, puesto que cada una estaba constituida por dos patrullas formando Escuadrilla mandados por su jefe natural y las tripulaciones constituidas por el personal propio de los aviones sin participación de los mecánicos que en años anteriores desvirtuaban la realidad de los ejercicios, figurando como pasajeros, resultando además favorecidas las unidades al continuar el entretenimiento con el personal propio que extremaba el celo para dejar en buen lugar a su unidad. Las circunstancias anteriores multiplicaban extraordinariamente las dificultades del Concurso y pusieron a prueba, con resultado satisfactorio, la eficiencia de los servicios de aprovisionamiento y auxilio de los aeródromos militares.

Las Escuadrillas de Reconocimiento

Efectuaron el mismo recorrido del año anterior. Ordenadas las Escuadrillas por sorteo, las impares efectuaron el primer recorrido y las pares el segundo. Ambos recorridos estaban muy equilibrados en dificultades y longitud, puesto que sólo diferían en la etapa Barcelona-Los Alcázares del primero que estaba sustituida en el segundo por la de Los Alcázares-Sevilla.

Los ejercicios fueron idénticos para las Escuadrillas de ambos recorridos.

A la llegada a Los Alcázares realizaban un bombardeo por patrullas con bombas de instrucción, sobre blanco fijo situado en el mar; toma de tierra

en formación; despegue después del aprovisionamiento; paso por la vertical; ataque a un supuesto nido de ametralladoras con las ametralladoras de todos los aviones de la Escuadrilla, dejando a la iniciativa del jefe la forma de ataque. El ejercicio de radiotelegrafía, para el que iba provisto de una es-

tación A.D.6 el avión del jefe de cada Escuadrilla, consistía en recibir una orden transmitida desde León diez minutos después de la salida de ese aeródromo y transmitir la situación de la Escuadrilla a Logroño. También se iba a tener en cuenta para la calificación del ejercicio de radio el enlace esta-

Calificación y tripulaciones de las Escuadrillas de Reconocimiento

Primera	3ª Escuadrilla del Grupo 21 de León	
	Jefe Escuadrilla	Capitán Ángel Chamorro García
	Observador	Capitán Ricardo Conejos Manet
	Piloto	Alférez Luis Polo Polo
1ª Patrulla	Bombardero	Subteniente Enrique Camas
	Piloto	Sargento Ángel Bravo Alabau
	Bombardero	Brigada Antonio López Pando

2ª Patrulla	Jefe Patrulla	Teniente José Montoya Navas
	Observador	Teniente Lorenzo Pérez Pardo
	Piloto	Brigada Lisardo Pérez
	Bombardero	Cabo Jesús Rodríguez Barona
Piloto	Sargento José Cuartero Pozo	
Observador	Teniente Luis Iglesias García	
Segunda	1ª Escuadrilla del Grupo 23 de Logroño	
	Jefe Escuadrilla	Capitán Eduardo Prado Castro
	Observador	Teniente Julián del Val Núñez
	Piloto	Alférez Juan Escoriaquela Flores
1ª Patrulla	Bombardero	Subteniente Enrique Moya Fernández
	Piloto	Sargento Tomás Mendoza Gorostiza
	Bombardero	Subteniente Javier del Pón Bruxellas

2ª Patrulla	Jefe Patrulla	Teniente Joaquín Escario
	Observador	Teniente José Antonio del Val
	Piloto	Teniente Emilio Iglesias Bernal
	Bombardero	Sargento Manuel Martín Loiza
Piloto	Sargento Julio Ercilla García	
Bombardero	Sargento Jesús Benito López	
Tercera	2ª Escuadrilla del Grupo 22 de Sevilla	
	Jefe Escuadrilla	Capitán Carlos de Haya González
	Observador	Capitán Eugenio Micheo Casademud
	Piloto	Teniente Francisco Pina Alduini
1ª Patrulla	Observador	Teniente Francisco Medina Lafuente
	Piloto	Sargento José Pérez Cruz
	Observador	Domingo Hidalgo Fernández

2ª Patrulla	Jefe Patrulla	Teniente Luis Bengoechea Bahamonde
	Observador	Teniente Jesús Lasala Liñán
	Piloto	Brigada Luis Calvo Calavia
	Observador	Alférez Timoteo Valiente Sánchez
Piloto	Sargento Francisco Pérez Olivares	
Observador	Alférez Gumersindo Areal Rodríguez	
Cuarta	2ª Escuadrilla del Grupo 23 de Logroño	
	Jefe Escuadrilla	Capitán Guillermo García Yañez
	Observador	Teniente Gregorio Gómez Martín
	Piloto	Sargento Manuel Aguirre López
1ª Patrulla	Bombardero	Brigada Juan Ruiz Funes
	Piloto	Subteniente Antonio Salueña
	Bombardero	Sargento Elias Juanas

2ª Patrulla	Jefe Patrulla	Alférez Martín Petriz Villa
	Observador	Teniente Enrique Domenech
	Piloto	Subteniente Martiniano Valdizán Gómez
	Bombardero	Cabo Julio Andrés
Piloto	Sargento Teodoro Antón González	
Bombardero	Sargento Enrique Felio Rubio	
Quinta	2ª Escuadrilla del Grupo 21 de León	
	Jefe Escuadrilla	Capitán Emilio Jiménez Ugarte
	Observador	Alférez Francisco Ballesteros
	Piloto	Sargento Emilio Galera Maciá
1ª Patrulla	Observador	Capitán José Ibor Alaix
	Piloto	Cabo Enrique Sánchez Urenda
	Bombardero	Sargento Basilio Menéndez Guerra

2ª Patrulla	Jefe Patrulla	Teniente Máximo Penche Martínez
	Observador	Capitán Eugenio Jack Caruncho
	Piloto	Brigada Manuel Montalbán Vera
	Bombardero	Subteniente Juan Rodríguez García
Piloto	Cabo Juan de Dios Martínez	
Observador	Capitán Antonio Urzaiz Guzmán	
Sexta	1ª Escuadrilla del Grupo 31 de Getafe	
	Jefe Escuadrilla	Teniente Antonio Torrejón Montero
	Observador	Daniel Oliver Osuna
	Piloto	Subteniente José Coello Durán
1ª Patrulla	Piloto	Sargento José Garrido Albiñana
	Bombardero	Brigada Luis González Celma

	2ª Patrulla	Jefe Patrulla
Observador		Teniente José Barranco del Egido
Piloto		Subteniente Alejandro Ramos Giménez
Bombardero		Subteniente Francisco Soláns Cañizares
Piloto	Subteniente Vicente Redondo de Castro	
Bombardero	Cabo Graciliano Montero Sauga	

blecido por las Escuadrillas con los radiogoniómetros de Sevilla, Cuatro Vientos y León, aunque esto no pudo ser posible por las condiciones atmosféricas adversas. La mejor puntuación en este ejercicio la obtuvo la 2ª Escuadrilla del Grupo 22, mandada por el capitán Haya, que se calificó con la puntuación máxima.

El ejercicio de fotografía consistió en la impresión de doce placas por el observador; seis en los puntos de paso obligados, dos para el ejercicio de reconocimiento y las cuatro restantes de libre elección. La mejor puntuación fue obtenida por la 1ª Escuadrilla del Grupo 31 de Getafe, mandada por el teniente Torrejón.

El ejercicio de reconocimiento consistía en descubrir en una cuadrícula conocida, un objetivo militar representado por paineles. La mayor puntuación la obtuvo la 1ª Escuadrilla del Grupo 23 de Logroño, cuyo jefe era el capitán Prado.

En los despegues, aterrizajes, formaciones, presentación del material y disciplina en tierra se clasificó en primer lugar la 2ª Escuadrilla del Grupo 22 de Sevilla.

En los ejercicios de paso por la vertical y bombardeo, la mejor calificada fue la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 de León.

En los ejercicios de tiro, la mejor puntuada fue la 2ª Escuadrilla del Grupo 23 de Logroño.

Escuadrillas de Caza

El concurso para cazas, además de diferir por la constitución de las unidades integradas por Escuadrillas de dos patrullas, variaba también por el recorrido y por los ejercicios desarrollados. El recorrido (gráfico 4), más duro que el año anterior y efectuado en dos días consecutivos; los ejercicios realizados muy brillantemente; la presentación y disciplina en tierra insuperables como atestigua el cuadro de calificaciones, figurando dos Escuadrillas con la puntuación máxima y la tercera con unas centésimas menos.

En despegues, aterrizajes y formaciones la puntuación mejor la alcanzó la 1ª Escuadrilla del Grupo 11 de Getafe, mandada por el capitán Manso de Zúñiga.

En el ejercicio de tiro real con ametralladoras obtuvo la máxima puntuación la 2ª Escuadrilla del Grupo 13 de Barcelona, mandada por el capitán Calderón.

El orden de calificación de las Patrullas de Reconocimiento y las tripulaciones que las forman figura en el cuadro 9 y el de las Escuadrillas de Caza se encuentra en el cuadro 10. Así mismo las puntuaciones obtenidas por las Escuadrillas de Reconocimiento clasificadas figuran en el cuadro 11 y en el cuadro 12 las correspondientes a las de Caza.

Calificación y tripulaciones de las Escuadrillas de Caza

<i>Primera</i>	2ª Escuadrilla del Grupo 13 de Barcelona	
	1ª Patrulla Jefe Escuadrilla	Capitán Luis Calderón Teniente Miguel García Pardo Teniente Cristóbal Vela
	2ª Patrulla Jefe Patrulla	Teniente Francisco Verdugo Sargento Jesús García Herguido Cabo Jaime Buyé Berni
<i>Segunda</i>	1ª Escuadrilla del Grupo 11 de Getafe	
	1ª Patrulla Jefe Escuadrilla	Capitán Alejandro Manso de Zúñiga Teniente Miguel Mediavilla Teniente César Martín Campos
	2ª Patrulla Jefe Patrulla	Teniente Eduardo Lorenzi Subteniente Fernando Pérez Acedo Sargento Gerardo Marín Herráiz
<i>Tercera</i>	1ª Escuadrilla del Grupo 13 de Barcelona	
	1ª Patrulla Jefe Escuadrilla	Teniente Carlos Ferrándiz Brigada Jorge Panceira Sargento Fernando Roig
	2ª Patrulla Jefe Patrulla	Teniente Francisco Alonso Sargento Alfonso Jiménez Cabo Roberto Alonso



Gráfico 4. Recorrido de las Escuadrillas de Caza. Partieron de Getafe para Los Alcázares, regresando por Albacete, Madrid-Zamora-León-Madrid, lo realizaron al siguiente día, terminando con ello el recorrido.

Presidente del Consejo de Ministros, ministro de la Guerra, general Subsecretario, autoridades militares, Director General de Aeronáutica Civil; Jefe de la Aviación Militar, Apolinar Sáenz de Buruaga; Jefe de la Escuadra número 1, teniente coronel Antonio Camacho; el personal volante que tomó parte en la prueba; los jefes y oficiales de Aviación y numerosos invitados.

El Presidente de la República entregó la Copa donada por él y la del ministro de la Guerra al jefe de la Escuadrilla de Reconocimiento clasificada en primer lugar, capitán Chamorro; la del Presidente del Consejo de Ministros al jefe de la 2ª Escuadrilla del Grupo 13 de Caza, clasificada en primer lugar, capitán Calderón, y tres Copas de Revista de Aeronáutica a los capitanes Prado, Manso de Zúñiga y Haya, jefes respectivos de las Escuadrillas de Caza y Reconocimiento clasificadas en segundo lugar las dos primeras y en tercero la última.

Además de estos premios honoríficos para las unidades, se distribuyeron premios individuales, regalados por las principales empresas proveedoras de la Aviación Militar y diversas personalidades.

El V Concurso a celebrar en 1936 no tuvo lugar por los acontecimientos que desembocaron en el inicio de la Guerra Civil el 18 de julio de ese año. Así acabó esta interesante prueba deportiva-militar que fue establecida por la Revista de Aeronáutica a raíz de su fundación.



La tripulación de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 (León), ganadora del IV Concurso, con su jefe capitán Chamorro, momentos después de terminar la prueba, en el aeródromo de Getafe.

Entrega de premios

Terminadas las pruebas el 29 de junio de 1935, el 2 de julio se celebró con la brillantez de años anteriores la

entrega de la Copa del Excmo. Sr. Presidente de la República.

El acto presidido por el Presidente de la República al que acompañaban el

Clasificación de las Patrullas de Reconocimiento

Escuadrillas	Procedencia	Puntuaciones								Penalización	Puntuación Final
		Formación Aterr/Desp	Presentación y Disciplina	Radio	Reconocimiento	Fotografía	Tiro	Bombardeo Paso Vert.			
3ª Grupo 21	León	9,95	4,00	12,00	10,00	8,75	12,00	23,00	11,00	68,70	
1ª Grupo 23	Logroño	9,75	3,50	11,30	11,35	9,46	14,00	16,00	22,00	53,36	
2ª Grupo 22	Sevilla	11,30	6,00	15,00	10,00	8,75	7,00	20,00	31,00	47,05	
2ª Grupo 23	Logroño	8,50	2,00	13,05	8,70	7,20	15,00	22,00	64,00	12,45	
2ª Grupo 21	León	9,45	4,00	10,55	10,00	7,16	6,00	0,00	41,00	6,16	
1ª Grupo 31	Getafe	8,15	4,00	10,75	10,65	9,75	7,00	16,00	63,00	3,35	

El T-33 en España

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO
Miembro de número del IHCA

Cuando el 26 de septiembre de 1953 los Estados Unidos de Norteamérica y España firmaron los convenios de amistad y cooperación, una nueva “edad” iba a dar comienzo en el seno del Ejército del Aire: la que podríamos llamar moderna. Atrás iban a quedar años —demasiados— de aislamiento y forzada autarquía, y también una titánica lucha por condurar el vetusto material de vuelo —la mayor parte del cual databa de la guerra civil— hasta extremos que sólo fueron posibles gracias, principalmente, al ingenio y al pundonor de quienes tuvieron que ocuparse de su mantenimiento y conservación y de volarlos.

Si bien en todas las facetas operativas nuestro retraso con respecto a los países de nuestro entorno geográfico era preocupante, en la de la caza la situación había llegado a ser desesperada, pues por entonces no disponíamos de ningún modelo al que se le pudiera calificar de tal: en Gando quedaba un Chirri, adscrito al 4º Grupo de FF.AA. en Reus (23 Grupo) seis Bf 109 y cuatro Super Chatos, y en la Escuela de Caza de Morón 15 Chirris, 12 Bf 109 y dos Ratas. Eso era todo: piezas de museo.

Afortunadamente, poco tiempo más habría que esperar para que la renovación se hiciera realidad. A partir de 1955, las nuevas unidades de caza iban a recibir —nada más y nada menos— 270 F-86F; y, para hacer frente a tal “aluvión”, resultaba evidente que era preciso disponer de los organismos pertinentes para acometer con urgencia y visión de futuro la labor de instruir adecuadamente al personal que debería encargarse de su mantenimiento y entretenimiento y de su pilotaje. En el primer caso, ya se disponía de la Escuela de Especialistas, que se encargaría de formar al personal de tierra. En cuanto al segundo, parecía evidente que la Escuela de Caza de Morón de la Frontera no reunía las condiciones idóneas para hacerse cargo de ese cometido, pues ya estaba en fase de “derribo” como institución y, además, ya se había previsto un nuevo uso para ese aeródromo sevillano. Así que, finalmente, se decidió que una parte del personal recibiera formación en el





El E.15-24 (1-024) únicamente estuvo destinado en el Ala de Caza nº 1 del 28 de enero de 1963 al 18 de abril de 1964. Durante su vida en activo realizó 3896:00 horas de vuelo. (CASA, archivo del autor).

nuevo material en bases de la USAF situadas en Estados Unidos y en Alemania, y que la otra fuera instruida en España en un centro específicamente creado para este fin: la Escuela de Reactores.

BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

Ante la inexistencia de documentos que nos permitan saber cuál fue la fecha exacta en que fue creada la Escuela de Reactores, generalmente se toma como tal el 10 de diciembre de 1953, cuando se nombró oficialmente a su primer director, que lo fue el teniente coronel José Ramón Gavilán Ponce de León.

El teniente coronel Gavilán, persona de grandes virtudes castrenses, innegables dotes de mando y gran capacidad de organización, se rodeó de un selecto plantel de oficiales, del que algunos procedían –como él– de la Escuela de Polimotores de Jerez de la Frontera, y los demás de la Escuela de Caza y de la Elemental de Las Bardocas.

En cuanto al material de vuelo del que iba a disponer la Escuela, no podía ser otro más que el Lockheed T-33A, que –ante la inexistencia¹ de una versión biplaza del F-86F– era el único modelo que nutría por entonces a las escuelas de reactores de la USAF y a las de la mayoría de las naciones apoyadas por los Estados Unidos (Francia, Italia, Portugal, Grecia, Turquía, Bélgica, Holanda, Alemania Occidental, Noruega, Dinamarca, Yugoslavia, Taiwán, Irán, Arabia Saudita, Filipinas, Tailandia y otras muchas).

Desarrollado a partir del P-80C Shooting Star, como su versión biplaza, inicialmente fue denominado TP-80C, luego TF-80C y finalmente T-33; el primer prototipo voló por vez primera, desde el aeropuerto de Van Nuys, el 22 de marzo de 1948, pilotado por Tony LeVier. Pronto se pondría de manifiesto que sus caracte-

¹En realidad, sí existió dicha versión (TF-86F), pero no llegó a producirse en serie. Sólo se fabricaron dos prototipos.



Inédita imagen nocturna de uno de los tres T-33A que llegaron a Barcelona a bordo del Kingsport Victory el 2 de mayo de 1954, tomada durante su traslado al aeropuerto de El Prat. (Archivo Juan Arráez Cerdá).



Ésta es la única instantánea que hemos podido conseguir de un avión del Ala de Caza nº 3. Se trata del E.15-31 (3-031). Tras causar baja en el Servicio, fue devuelto a la USAF, a través del MAAG. Acumuló 1889:00 horas de vuelo. (B.A. Villanubla, archivo del autor).

rísticas de vuelo eran tan nobles como las de su “progenitor”, lo cual acortó su fase de desarrollo y facilitó su entrada en servicio, tanto que tan solo cinco meses después la USAF se hizo cargo del primer avión de producción.

Lockheed produjo, en total, 5691 ejemplares de las versiones T-33A y T-33B (ésta era la naval, utilizada por la Marina y la Infantería de Marina estadounidenses), de los que más de mil fueron cedidos a países aliados del tío Sam, a través de diversos programas de ayuda mutua. Además, el *T-bird*, como afectuosamente sería conocido en todo el mundo, fue fabricado con licencia en Canadá y en Japón, donde las compañías Canadair y Kawasaki construyeron 656 y 210 ejemplares, respectivamente.

Por su parte, España fue la destinataria de 60 T-33A procedentes de la USAF, de los que 48 fueron recibidos como ayuda militar, en virtud de los acuerdos de amistad y cooperación, y 12 comprados por el Ejército del Aire, en 1964, tras haber sido dados de baja por la fuerza aérea estadounidense. Estos últimos, que habían servido en diversas unidades de ésta basadas en Europa, fueron depositados en la base británica de Mildenhall, y, como veremos más adelante, en ella serían inspeccionados, revisados y, finalmente, recogidos por nuestro personal.

Nuestros primeros E.15 (denominación que le fue asignada a este modelo en nuestro Ejército) llegaron en vuelo a Talavera la Real, procedentes de la base francesa de Chateauroux —donde la USAF tenía entonces, entre otras unidades, una maestranza—, el 24 de marzo de 1954. Eran seis aviones que, tripulados por personal norteamericano (teniente coronel Van Bloom, comandante Nickeeson, capitanes Herrington y Teague y tenientes Murray, Hamilton y Flinn), tras haber hecho el viaje en dos formaciones de tres y haber sobrevolado la capital pacense a modo de saludo, tomarían tierra minutos después de las cuatro de la tarde en su nueva sede. En nuestro Ejército recibirían las matrículas E.15-1 a E.15-6 y los indicativos E.73-1 a E.73-6, en los que —caso único en nuestra historia— con la E suponemos que se pretendía enfatizar la labor de enseñanza a la que iban a estar dedicados estos aviones.

El E.15-45 (4-045) sirvió en el Ala de Caza nº 4 desde el 28 de octubre de 1961 hasta la disolución de esta Unidad, y permaneció en Son San Juan hasta el 2 de julio de 1963. (B.A. Son San Juan, archivo del autor).



Casi un mes más tarde llegaban a Talavera los dos instructores norteamericanos (capitán Encinas y teniente Agnew) que iban a encargarse de soltar a los primeros alumnos españoles. Éstos, encabezados por el teniente coronel Gavilán, fueron los siguientes:

—Comandantes Rafael Lorenzo Bellido, Elías Luis Martínez Pesquera y Carlos Grandal Segade

—Capitanes José Roa Lineros, Manuel Villalón Dávila, Fernando Lens Martínez, Anselmo Álvaro Martínez Pesquera, José Luis del Castillo Marín, Fernando de Juan Valiente, Miguel Prieto Arozarena, Luan Linares Maza, Antonio García-Fontecha Mato, Antonio Calvo Ugarte, Felipe Sequeiros Bores, Pedro Gómez Esteban, Luis Gabaldón Velasco, Lucio Recio de la Serna, Mariano Pérez Jaráiz, Eugenio J. María Martínez Martínez, Luis Delgado Sánchez-Arjona, Matías Lozano Tejeda, Wenceslao Martínez Colorado y Antonio Vázquez-Figueroa González

—Tenientes Juan Bertrand Argüelles, César Villalonga Alonso, Manuel Abad Burgos, José María Ordovás Artieda y Armando Murga Carazo.

Parece ser que el llamado Curso Inicial de Transición a Reactor T-33, en el que tomaron parte todos ellos, dio comienzo el 11 de enero de 1954, con la parte teórica, y debió de terminar a mediados de mayo, con la fase de vuelo. Sea como fuere, lo cierto es que, tras su finalización, algunos asistieron a cursos complementarios en los Estados Unidos o en Alemania. Así, por ejemplo, sabemos que los capitanes Gabaldón y Lens y el teniente Murga siguieron al otro lado del “charco” el de

Aunque no sabemos si se trataba del Kingsport Victory o del Greenville Victory, sí resulta evidente que el buque que aparece en esta imagen trajo T-33 a España. (Archivo Juan Arráez Cerdá).



Profesores de Reactores, de 28 semanas de duración (que comenzó a finales de mayo), y después, dos de ellos, el de Vuelo Instrumental, de ocho semanas. Por su parte, los comandantes Lorenzo y Grandal, los capitanes Martínez Pesquera (Álvaro Anselmo), Calvo, Delgado, Martínez Colorado, Linares y Pérez Jaráiz, y los tenientes Villalonga y Ordovás iniciaron el 19 de julio, en Fürstenfeldbruck (donde tenía su base la 7330th Flying Training Wing de la USAF) el de Transición a Reactores (de diez semanas) y, después, ocho de ellos, el de Instrucción Complementaria para Instructores (de nueve semanas); y, ya en 1955, los capitanes García-Fontecha, Recio de la Serna y Sequeiros Bores (que sustituyó al de igual empleo Lozano Tejeda, que inicialmente había sido designado pero que no pudo incorporarse) también realizaron en Alemania el de Instructor de Instrumentos de T-33, que comenzó el 30 de mayo y duró 70 días.

Durante los restantes meses de 1954, la Escuela recibió otros nueve aviones. Tres llegaron a Barcelona, a bordo del T-AK-239 *Kingsport Victory*, que, procedente de Newark, atracó en el puerto de la ciudad el 2 de mayo. Una vez desembarcados, fueron trasladados por carretera al aeropuerto de El Prat, desde donde, tras ser desprovistos de su cubierta protectora de poliuretano y una vez probados sus sistemas, partieron en vuelo (tripulados por los instructores estadounidenses antes mencionados y por el teniente coronel Van Bloom) tres días más tarde hacia Talavera, donde se les realizó la inspección de recepción y fueron dados de alta el mismo día 5. Serían los E.15-7 a E.15-9 (E.73-7 a E.73-9.)

Los tres siguientes (E.15-10 a E.15-12 y E.73-10 a E.73-12) también llegaron por barco, pero al puerto de Santander, el 20 de junio. Como los tres últimos, procedían de Newark, pero, a diferencia de ellos, hicieron el viaje en el T-AK-237 *Greenville Victory*. En la Escuela causarían alta el día 25. Ya en octubre, el día 20

Aviones T-33 del Ejército del Aire

VERSIÓN	Nº SERIE USAF	Nº FABRICACIÓN	MATRÍCULA E.A.	ALTA EN E.A.	BAJA EN E.A.
T-33A-1	51-17537	7682	E.15-1	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	51-17538	7683	E.15-2	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	51-17540	7685	E.15-3	24-03-54	18-09-82
T-33A-1	51-17543	7688	E.15-4	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	51-17547	7692	E.15-5	24-03-54	15-11-62
T-33A-1	51-17554	7699	E.15-6	24-03-54	16-11-81
T-33A-1	52-9934	7985	E.15-7	05-05-54	17-09-82
T-33A-1	52-9940	7991	E.15-8	05-05-54	17-09-82
T-33A-1	52-9941	7992	E.15-9	05-05-54	17-03-55
T-33A-1	52-9943	8089	E.15-10	25-06-54	17-09-82
T-33A-1	52-9946	8092	E.15-11	25-06-54	29-10-82
T-33A-1	52-9947	8093	E.15-12	25-06-54	16-11-81
T-33A-1	53-5080	8419	E.15-13	20-10-54	11-05-83
T-33A-1	53-5081	8420	E.15-14	20-10-54	06-07-59
T-33A-1	53-5082	8421	E.15-15	15-12-54	16-11-81
T-33A-1	53-5166	8505	E.15-16	28-01-55	17-09-82
T-33A-1	53-5165	8504	E.15-17	28-01-55	06-11-83
T-33A-1	53-5164	8503	E.15-18	02-03-55	17-09-82
T-33A-1	53-5484	8823	E.15-19	15-04-55	16-11-81
T-33A-1	53-5487	8826	E.15-20	15-04-55	03-03-83
T-33A-1	53-5555	8894	E.15-21	15-04-55	16-05-83
T-33A-1	53-5740	9079	E.15-22	03-06-55	28-03-73
T-33A-1	53-5741	9080	E.15-23	09-07-55	15-07-80
T-33A-1	53-5762	9101	E.15-24	28-07-55	16-11-81
T-33A-1	53-5760	9099	E.15-25	28-07-55	10-09-64
T-33A-1	53-5759	9098	E.15-26	28-07-55	17-07-80
T-33A-1	54-1544	9175	E.15-27	08-08-55	16-11-81
T-33A-1	54-1545	9176	E.15-28	08-08-55	16-11-81
T-33A-1	54-1547	9178	E.15-29	21-08-55	16-11-81
T-33A-1	54-1546	9177	E.15-30	07-09-55	16-11-81
T-33A-5	57-645	1294	E.15-31	19-05-58	01-06-82
T-33A-5	57-646	1295	E.15-32	19-05-58	02-07-84
T-33A-5	57-647	1296	E.15-33	23-05-58	05-02-81
T-33A-5	57-648	1297	E.15-34	20-06-58	07-04-76
T-33A-5	57-649	1298	E.15-35	19-05-58	07-02-84
T-33A-5	57-650	1299	E.15-36	20-06-58	08-03-85
T-33A-5	57-651	1300	E.15-37	20-06-58	12-07-84
T-33A-5	57-652	1301	E.15-38	19-05-58	12-03-85
T-33A-5	57-653	1302	E.15-39	23-05-58	22-03-69
T-33A-5	57-654	1303	E.15-40	19-05-58	20-06-80
T-33A-5	57-655	1304	E.15-41	19-05-58	28-01-85
T-33A-5	57-656	1305	E.15-42	19-05-58	17-09-82
T-33A-5	57-657	1306	E.15-43	23-05-58	28-07-83
T-33A-5	57-658	1307	E.15-44	19-05-58	30-06-80
T-33A-5	57-659	1308	E.15-45	24-05-58	22-05-84
T-33A-5	57-660	1309	E.15-46	19-05-58	15-07-65
T-33A-5	57-661	1310	E.15-47	24-05-58	02-07-84
T-33A-5	57-662	1311	E.15-48	23-05-58	08-02-85
T-33A-1	51-9220	7286	E.15-49	05-11-64	17-09-82
T-33A-1	52-9871	8177	E.15-50	05-11-64	25-01-83
T-33A-1	53-4921	8860	E.15-51	12-11-64	16-09-81
T-33A-1	53-4993	8932	E.15-52	12-11-64	03-03-83
T-33A-1	53-5050	8389	E.15-53	05-11-64	16-09-81
T-33A-1	53-5053	8392	E.15-54	30-10-64	17-09-82
T-33A-1	53-5056	8395	E.15-55	(*)	19-09-77
T-33A-1	53-5057	8396	E.15-56	30-10-64	16-09-81
T-33A-1	53-5133	8472	E.15-57	30-10-64	17-09-82
T-33A-1	53-5145	8484	E.15-58	(*)	17-09-82
T-33A-1	53-5150	8489	E.15-59	(*)	28-07-83
T-33A-1	53-5425	8764	E.15-60	05-11-64	23-11-77

(*) No hemos logrado determinar la fecha exacta. Sin duda, en octubre o noviembre de 1964.

llegaron en vuelo a Talavera los que devendrían E.15-13 (E.73-13) y E.15-14 (E.73-14). Procedían de Chateauroux y fueron traídos por pilotos norteamericanos.

Por último, el 15 de diciembre llegó en vuelo a la Escuela el decimoquinto ejemplar (E.15-15 y E.73-15). De él hemos podido averiguar que hizo escala en Getafe, pero, lamentablemente, no hemos encontrado información sobre la base de la que había partido. Muy probablemente fuera Chateauroux.

También en el mes de diciembre, el día 20, el entretenimiento y el mantenimiento de los E.15 –que hasta entonces había corrido a cargo de un grupo de personal de la USAF, mandado por los capitanes Handlin y Kelly y del que, entre otros, formaron parte los sargentos Valle, Bianco, Cutreras y Hutchinson– pasó a ser totalmen-



El E.15-60 (41-10) resultó averiado al tomar tierra en Zaragoza sin haber desplegado el tren de aterrizaje, el 16 de noviembre de 1977. Tras ser dado de baja en el Servicio, fue colocado en la base de Talavera la Real como monumento al T-33 y “camuflado” de E.15-1 (E.73-1). El monumento se inauguró el 16 de marzo de 1979. Mientras estuvo en activo efectuó 4017:45 horas de vuelo. (Grupo 41, archivo del autor).





En esta vista del E.15-42 (6-42) se puede apreciar que su cruz de San Andrés no era la habitual en los aviones de este modelo, sino en los C.5, y que, además, estaba invertida. En total, voló 2342:00 horas. (B.A. Torrejón de Ardoz, archivo del autor).

te de responsabilidad española, al tener que reintegrarse a sus respectivos destinos los componentes de aquél, por haberse cumplido el plazo acordado para la realización de sus cometidos en España. Es muy probable que en dicho mes también causaran baja en la Escuela los dos profesores de vuelo.

Intuimos que las relaciones con el personal estadounidense no debieron de ser fáciles, especialmente durante las primeras semanas y hasta que no hubo más remedio que “ponerle en su sitio”, demostrándole –mediante el sencillo, pero inapelable, método de hacer las cosas mejor que él– que, aunque casi sin material, se hallaba ante un Ejército que disponía de un capital humano al que en muy pocos aspectos profesionales superaba. Y, desde luego, en ninguno humano.

El Primer Curso de Transición a E.15 llevado a cabo exclusivamente por personal español (diez de los profesores que habían realizado el Curso Inicial y diez alumnos, nueve capitanes y un teniente), se inició el 26 de enero de 1955 y finalizó el 28 de abril. Durante este período se incorporaron a Talavera otros seis aviones. Dos (E.15-16 y 17, E.73-16 y 17) el 28 de enero, procedentes de la maestranza de la USAF sita en la base de Warner–Robins, en el estado de Georgia. Suponemos que pocos días antes habían llegado por vía marítima a Santander, a bordo de uno de los buques de transporte anteriormente citados, y que desde la capital cántabra fueron trasladados en vuelo a la Escuela. Uno (el E.15-18, E.73-18) el 1 de marzo de 1955, y tres (E.15-19 a E.15-21, E.73-19 a E.73-21) el 15 de abril, todos ellos en vuelo desde Getafe y, casi con total certeza, procedentes de Chateauroux.

La fase de enseñanza en vuelo del curso dio comienzo el 21 de febrero y, para llevarla a cabo, no se pudo disponer de la totalidad de los aviones recibidos, ya que el E.15-9 –que el 28 de julio del año anterior resultó dañado al realizar un aterrizaje “duro” en Talavera y fue destinado a la Escuela de Especialistas de León, dado que en España no se disponía todavía de medios ni de herramientas para repararlo– permaneció desmontado desde el 21 de diciembre de 1954 hasta el 17 de marzo de 1955, cuando, finalmente, fue trasladado por carretera a su nuevo y definitivo destino.

El 1 de abril, 16 E.15 de la Escuela tomaron parte en el Desfile de la Victoria, que se llevó a cabo en Madrid. Fue ésta la primera ocasión en que lo hicieron, y no sería, ni mucho menos, la última, ya que en años sucesivos –casi hasta su baja definitiva en Talavera– no faltarían a esa cita.

Durante el resto del año 1955 se efectuaron otros dos cursos (el segundo y el tercero) de transición a E.15, y se recibieron los nueve aviones que faltaban para completar los treinta que estaban contemplados en el programa de ayuda. El E.15-22 (E.73-22) llegó a Talavera el 3 de junio y los E.15-23 a 25 (E.73-23 a 25) el 27 de junio, todos ellos procedentes de Warner Robins y desembarcados en Santander. El E.15-26 (E.73-26), se incorporó el 21 de julio, el E.15-27 (E.73-27) y el E.15-28 (E.73-28) el 7 de agosto, el E.15-29 (E.73-29) el 21 de agosto y el E.15-30 (E.73-30) el 14 de septiembre; todos procedían de Chateauroux e hicieron escala en Getafe.

Pocos días antes de que finalizara el año 1955, causó baja en la Escuela otro E.15, si bien en esta ocasión el motivo no fue otro que su destino a otra unidad. Se trataba del E.15-16, que el 22 de diciembre se incorporó al Ala de Caza nº 1 de Manises, donde sería utilizado –según comunicaba el teniente coronel Hevia, segundo jefe de Fuerzas Aéreas de esta Unidad, al coronel Francisco Vives Camino, Director General de Instrucción, en carta fechada el 8 de noviembre– en el “curso para los oficiales que han de volar el F-86F”.

En 1956, ante la necesidad perentoria de potenciar la instrucción en el vuelo por instrumentos del personal reactorista –tanto del que estaba destinado en Manises



Sabemos que este avión, el E.15-53, primero ostentó el indicativo 41-12 (con el que aquí aparece) y después el 41-13. Pero lo que no tenemos claro todavía es si aquél le correspondió cuando aún servía en el Ala 41. (Miguel Sanchís, archivo del autor).



como del que iba a estarlo en las demás unidades de reactores que se tenía previsto constituir— el Estado Mayor del Aire decidió que la Escuela cediera tres aviones más (los E.15-3, 7 y 14) al Ala de Caza nº 1: los dos primeros en el mes de abril y el tercero en el de junio. Los cuatro permanecerían destinados en la citada Ala hasta mediados de 1958. Además, decidió que empezaran a impartirse Cursos de Instrumentos en Talavera, de los que el primero se inició a mediados del mes de agosto y terminó en diciembre.

Por otro lado, pero con la misma finalidad, se iniciaron las gestiones para que los Estados Unidos cedieran, al amparo del MDAP, más T-33A al Ejército del Aire —ya que la Escuela no podía desprenderse de ningún otro de los suyos, ya que de lo contrario corría el riesgo de quedarse casi en cuadro—, con el fin de que, en lo sucesivo, cada unidad de F-86F pudiera disponer de una pareja de E.15, al menos.

Finalmente, aquéllas dieron su fruto y, ya en 1958, el 26 de abril llegaron al puerto de Santander (creemos que a bordo del veterano portaaviones *Tripoli*) dieciocho ejemplares nuevos —porque, en efecto lo eran, ya que acababan de salir de fábrica—, que a lo largo del mes de mayo serían trasladados en vuelo a Talavera (a este efecto el día 22 se había trasladado a Santander, en el T.2B-250 de la Escuela, un grupo de profesores), para que allí se les realizara la correspondiente inspección de recepción, previa a su incorporación a sus correspondientes destinos. Matriculados del E.15-31 al E.15-48, permanecieron en la base pacense hasta que a lo largo de los meses de junio, julio y agosto fueron abandonándola..., todos excepto uno, el E.15-39, que haría lo propio en febrero del año siguiente.

De esta forma, al disponer el Ala de Manises de los que de esta remesa le habían sido asignados, devolvió a Talavera los que tenía procedentes de la Escuela.

En 1958 se impartieron los Cursos de Instrumentos Cuarto y Quinto —y último como tal— y, ya finalizando el año, en los meses de octubre y noviembre, varios profesores recogieron en la factoría de CASA sita en Getafe —donde se hallaban depositados— y trasladaron en vuelo a Talavera dieciocho F-86F (C.5) (muchos de los cuales hicieron el viaje ostentando todavía las matrículas e insignias de la USAF), que, junto con otros que llegarían en diciembre, constituirían los efectivos de una nueva unidad subordinada a la Escuela: el Escuadrón de Aplicación y Tiro, que había sido creado en el mes de septiembre. Al finalizar el año, eran 28 los E.15 de que disponía el Escuadrón de Enseñanza, puesto que, aparte de la baja del ya mencionado E.15-9, se produjo la del E.15-5, que el 27 de octubre había resultado seriamente dañado (> 30%).

En 1960 sufrió la Escuela una grave carencia de material E.15, puesto que en todos los aviones que tenía destinados se cumplió en los meses de febrero y marzo el plazo para su preceptiva revisión IRAN, y por tanto tuvieron que causar baja y ser entregados a CASA San Pablo para que se les efectuara ésta. En previsión de ello, el Estado Mayor había decidido destinar a Talavera diez de los aviones que servían en las alas de caza y en el Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea, que se incorporaron a lo largo del primer trimestre del año. Dado que a los treinta primeros E.15 se les habían asignado en aquella indicativos del 73-1 al 73-30 (la letra E que los había precedido había comenzado a ser eliminada de los fuselajes a partir de finales de 1958; además, se les comenzó a pintar en el morro la misma banda amarilla que ostentaban los F-86F), para los C.5 del Escuadrón de Aplicación y Tiro se aplicó el intervalo comprendido entre el 73-31 y el 73-59, al menos. Por tanto, los diez “nuevos” E.15 —cuyos números de servicio y unidades de procedencia eran los 33 (Ala nº 1), 34 (Ala nº 1), 35 (Ala nº 5), 37 (Ala nº 4), 40 (Ala nº 6), 41 (Ala nº 5), 45 (Ala nº 5), 46 (Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea), 47 (Ala nº 6) y 48 (Ala nº 1)— recibieron los indicativos 73-60 a 73-69. La correspondencia entre unos y otros, de aquellos que conocemos con certeza absoluta, fue la siguiente: E.15-40=73-60, E.15-34=73-64, E.15-48=73-65, E.15-33=73-66 y E.15-37=73-67; y es probable que los 73-61, 62, 63, 68 y 69 fueran, respectivamente, los E.15-47, 35, 41, 45 y 46.

En el último trimestre de 1964, cuando se estaba llevando a cabo el trigésimo primer curso de reactores en T-33, llegaron a España los últimos ejemplares de este modelo que servirían en nuestro Ejército. Se trataba de doce que habían sido comprados a la USAF y que, dados de baja por ésta cuando estaban destinados en diversas unidades basadas en Alemania, habían sido depositados a comienzos del año en la británica de Mildenhall. Allá por marzo o abril, una comisión española —constituida por los capitanes Carlos Cerezo Preysler, ingeniero aeronáutico, y Francisco Vindel Merced, quien, previamente, había estado encargado de realizar las gestiones pertinentes para su adquisición—, había ido a inspeccionarlos a la mencionada base y se llevó una grata sorpresa al observar que estaban en excelentes condiciones de conservación y mantenimiento. De vuelta en España, elevaron el preceptivo informe a la Superioridad, pero cuando meses después, a primeros de octubre, el capitán jefe de mantenimiento de la Escuela de Reactores, que lo era Valentín Prieto Iglesias, llegó a Mildenhall (a bordo del T.3-16 del Grupo del Estado Mayor) con un equipo de mecánicos, para hacerse cargo de ellos, la decepción que sufrió fue mayúscula: ¡¡¡estaban que daba pena!!! No en vano llevaban más de seis meses a la intemperie y sin que se realizara en ellos ninguna la-



El E.15-15 (73-15) fue fotografiado por el comandante Luis Moya Bayo desde el E.15-20 (73-20), que iba pilotado por el capitán Prieto Iglesias, el 29 de enero de 1963, durante el curso informativo sobre reactores que realizó en Talavera. (Luis Moya Pimentel, archivo del autor).





En esta perspectiva del E.15-40 (73-60) puede apreciarse que todavía no se le ha instalado el TACAN, pues no tiene la antena correspondiente delante de las puertas de la pata delantera del tren. (B.A. Talavera la Real, archivo del autor).

bor de entretenimiento; en alguno de ellos hasta había nidos de ratones en su interior.

Pero este contratiempo no amilanó a nuestros hombres, quienes, con más moral que el Alcoyano y una dosis de paciencia que para sí quisiera el santo Job, fueron poniéndolos a punto para su traslado a España. Se había previsto que éste se hiciera con escala en Zaragoza para repostar, pero, como veremos, los controladores de su Graciosa Majestad impidieron que se pudiera cumplir esa previsión.

Para traerlos, fue designado un grupo de profesores de la Escuela, en el cual eran mayoría los del Escuadrón de Enseñanza. El procedimiento que se siguió fue muy simple: cada vez que el capitán Prieto y “sus chicos” tenían varios aviones listos, se lo comunicaban al coronel Felipe Galarza, a la sazón agregado aéreo en Londres, quien, a su vez, lo ponía en conocimiento del Estado Mayor, y éste daba la oportuna orden de traslado a Talavera. A pesar de las entrevistas que hemos mantenido con varios de los “actores”, no hemos podido (en algunos casos por pérdida o traspapeleo de las cartillas de vuelo, y en otros, como es comprensible, por mala memoria al cabo de los años) determinar con exactitud quiénes fueron a recogerlos, cuántas expediciones se hicieron ni la composición de todas las tripulaciones. Así, pues, hemos de conformarnos con exponer aquí lo que sabemos, que, de todas formas, no es tan poco.

En cuanto a las expediciones, podemos asegurar que fueron tres, al menos: una el 30 de octubre, la segunda el 5 de noviembre y la tercera el 12 de este último mes, si bien cabe la posibilidad de que hubiera una cuarta en fecha posterior, en la que sólo habría partido de Mildenhall el capitán Prieto Iglesias, pilotando en solitario el duodécimo avión.

La primera expedición salió de Talavera el 28 de octubre y, tras hacer escala en Getafe y Fuenterrabía, al cabo de ocho horas y media de vuelo tomó tierra en la base de utilización conjunta británico-estadounidense. Tras haber “tanteado” los aviones, partió dos días después. Mandados por el comandante Mora Bañó (que estaba previsto que hiciera las funciones de navegante e intérprete, pero que, finalmente, tuvo que hacer de primer piloto ya en ruta, porque su compañero de tripulación, el comandante Vindel Merced, sufrió hipoxia por avería de su sistema de suministro de oxígeno), formaron parte de ella, al menos, los capitanes Mira Canicio y Pérez Tudó. Los aviones, que conservaron las escarapelas y los indicativos de la USAF hasta que les fueron eliminados en Talavera días después de su llegada, serían los E.15-57 (Mora y Vindel), E.15-56 (Mira y desconocido) y E.15-54 (Pérez Tudó y desconocido).





En la segunda, que partió de Talavera el 3 de noviembre y que, al igual que la anterior, hizo la ida en el ya mencionado T.3-16, sólo se paró en Burdeos-Merignac. El día 5, y también al mando del comandante Mora Bañó, se trajeron los E.15-49 (capitán Fernando Ostos González y capitán Antonio Miguel Romón Mateo), E.15-50 (capitanes Agustín Negrón Colomer y José María Travesí Ramiro), E.15-53 (comandante Mora y desconocido) y E.15-60 (capitanes Alfonso del Río y Sánchez del Villar y Carlos Conradi Pariente).

De la tercera únicamente sabemos con certeza que, en el viaje de ida, el 10 de noviembre, siguió la misma ruta que la segunda y no llegó a Mildenhall, sino a la vecina base –también, conjunta– de Bentwaters; que hizo el viaje de vuelta el día 12 y que en ella se trajeron los aviones E.15-51 (capitán José María Pérez Tudó y desconocido) y 52 (capitán Fernando Ostos González y teniente Jesús De la Cruz Camarillas), al menos.

Nos consta –aunque ignoramos en qué expedición o expediciones– que también participaron los capitanes Sebastián Rodríguez Barrueco, David Ibáñez Luna, Ignacio Manuel Quintana Arévalo y José María Dávila Fernández, al menos. En cuanto a los tres aviones restantes, es decir, los que serían los E.15-55, 58 y 59, desconocemos de qué expedición o expediciones formaron parte.

Lo que sí podemos afirmar –pues nuestros amables informantes así nos lo hicieron saber– es que a las tres expediciones conocidas, los controladores británicos les obligaron a sufrir largos retrasos en la partida de Mildenhall (lo que en al menos un caso provocó que se tuviera que volver al aparcamiento para repostar de nuevo) y a hacer salidas instrumentales hacia el Mar del Norte, lo cual supuso que tuvieran que seguir una ruta bastante más larga que la prevista y consumir mucho más combustible, y se tradujo en una “parada forzosa” en la base francesa de Chateauroux. En una ocasión, cuando se hallaba sobre Francia una de las formaciones, salió a interceptarla una pareja de alarma de la fuerza aérea gala, pero al observar que los aviones tenían escarapelas yanquis “se encogieron de hombros”.

Una vez que en Talavera se les cambiaron los distintivos estadounidenses y se les hicieron las revisiones oportunas, los diez aviones quedaron destinados en el Escuadrón de Enseñanza de la Escuela, donde permanecieron hasta que, años después y tras haber sido sometidos a una revisión IRAN, se incorporaron a otras unidades. No nos consta que, durante el período que transcurrió desde que causaron alta hasta la entrada en vigor de la Instrucción General nº 31 el 1 de abril de 1965, estos ejemplares ostentaran indicativo alguno.

En virtud del citado documento –por el cual la numeración de todos los escuadrones y escuadrillas de fuerzas aéreas y de centros de enseñanza pasó a constar de tres dígitos–, los Escuadrones de la Escuela de Reactores fueron denominados 731 y 732. El primero era el anteriormente conocido como Escuadrón de Enseñan-

Tomás Castaño de Meneses fue el autor de esta foto en vuelo del E.15-34 (73-64) y del E.15-37 (73-37), que sería utilizada en Talavera como postal de Pascua en la Navidad de 1960. Obsérvese que ambos ostentan la banda amarilla en el morro. (Archivo Canario Azaola).



za y el segundo el antiguo de Instrucción y Tiro. En consecuencia, en el fuselaje de los E.15 comenzaron a aplicarse nuevos indicativos, en los cuales el número 73 fue sustituido por el 731.

El 1 de abril de 1965, los E.15 que estaban destinados en el Escuadrón 731 eran los siguientes:

Matrícula militar	Indicativo
E.15-3	731-3
E.15-7	731-6
E.15-8	731-7
E.15-10	731-8
E.15-11	731-9
E.15-13	731-11
E.15-16	731-13
E.15-17	731-14
E.15-18	731-15
E.15-20	731-17
E.15-21	731-18
E.15-22	731-19 (se incorporaría el 14 de abril)
E.15-24	731-21
E.15-26	731-22
E.15-29	731-25
E.15-31	731-27
E.15-36	731-28
E.15-42	731-29
E.15-43	731-30
E.15-49	731-31
E.15-50	731-32
E.15-51	731-33
E.15-52	731-34
E.15-53	731-35
E.15-56	731-36
E.15-59	731-37
E.15-60	731-38

Además, disponía de los E.15-55, 57 y 58, pero, dado que perdieron destino poco tiempo después (concretamente, el 14 de abril y el 6 y el 12 de mayo de 1965, respectivamente), suponemos –ante la inexistencia de documentos donde se demuestre lo contrario– que no se les llegaron a asignar nuevos indicativos.

Ya en 1969, el 3 de noviembre se alcanzaron las 100.000 horas de vuelo de la Escuela tras realizar los comandantes Mora Bañó y Lozano Tejeda una misión de entrenamiento en el E.15-13 (731-11). Y en 1970, también en el mes de noviembre, dio comienzo una nueva “era” de la historia de este centro docente: la de la aviación supersónica. El paso de los años y la paulatina renovación del material de combate del Ejército del Aire pusieron de manifiesto que el fiel T-33 ya no resultaba adecuado para formar e instruir a las nuevas generaciones de jóvenes pilotos; por tanto, siguiendo los planes trazados en 1965, cuando se decidió adquirir 70 F-5A y B construidos por CASA, empezaron a llegar a Talavera los 28 biplazas que se había previsto que formarían los efectivos de la Escuela. El día 12 y procedentes de Morón de la Frontera y de su 202 Escuadrón, llegaron los tres primeros, y los días 16, 18 y 26 seis más; los restantes se incorporarían en diciembre y a comienzos de 1971. El primer Escuadrón que efectuó la transformación al nuevo material fue el 731, por lo que, cumpliendo una orden del Estado Mayor del Aire fechada el 23 de noviembre, cedió al 732 los diez E.15 que entonces tenía destinados.

El 15 de enero de 1971, cuatro días después de que se iniciara el 48º Curso en T-33, eran dieciocho los aviones de este tipo que constituían la plantilla del 732 Escuadrón: los E.15-2 (732-2), 4 (732-4), 6, 7, 8, 12 (732-12), 16, 18, 24, 26, 29, 31, 32 (732-24), 35 (732-39), 37, 41 (732-41), 44 (732-44) y 47 (732-32). A bordo de ellos se realizaron el citado curso y el 49º y último impartido en este modelo (que comenzó el 22 de abril y terminó el 14 de julio), ya que el 50º sería el primero de F-5B. Pero, no obstante, ello no implicó la desaparición de los E.15 de la que durante casi diecisiete años había sido su principal “residencia”, ya que los ocho últimos no la abandonaron sino en 1973; en el mes de enero causaron baja los E.15-8, 16 y 18, con destino al Ala 41 de Zaragoza (que poco después sería sustituida por el Grupo 41); en febrero, los E.15-4, 6 y 7, de los que los dos primeros pasaron a IRAN a CASA y el tercero a la citada Ala; en junio, el E.15-2, a CASA y, finalmente, en agosto el E.15-36, que se trasladó al Grupo 41.

Atrás, para las páginas de la Historia, habían quedado 49 cursos de pilotos de reactores –a los que se había convocado a 759 alumnos, 647 de los cuales aprobaron, incluidos once de nacionalidad portuguesa y un nicaragüense–, 26 cursos de profesores (aprobados los 105 alumnos convocados) y 14 cursos de reentrena-

miento (115 convocados y 110 aprobados), así como 79.297 horas de vuelo y tan sólo un muerto en acto de servicio.

Como ya hemos adelantado, desde muy al principio de su vida operativa en España, el T-33 sirvió, también, en la mayoría de las unidades de combate dotadas de reactores que tuvo nuestro Ejército hasta que fue creado el Grupo 41 –en el que todos los supervivientes acabarían destinados–. En ellas fueron empleados, principalmente, para la instrucción complementaria en vuelo instrumental, como “intrusos” en ejercicios de interceptación, como aviones rápidos de enlace y para el entrenamiento de pilotos con destinos “terrestres”.

Veamos a continuación cuáles fueron esas unidades; para ello, hagamos un repaso de las bases en que estuvieron asentadas.

BASE AÉREA DE MANISES

Después de Talavera y su Escuela de Reactores, la siguiente unidad que recibió aviones de este modelo fue el Ala de Caza nº 1.

Algo más de año y medio hacía que el T-33 había iniciado su andadura en España cuando, procedente de Talavera, se incorporó el primer ejemplar: fue el 22 de diciembre de 1955, y se trataba del E.15-16, que quedó destinado en el 11 Escuadrón.

En abril del año siguiente le siguieron los E.15-3 y 7, y en junio el E.15-14. Éste fue destinado inicialmente al 11 Escuadrón y los otros dos lo fueron al 12.

En 1958 tomaron el relevo los E.15-32, 33, 34 y 48, que fueron los que, en total, más tiempo permanecieron en este destino, ya que, tras sucesivas bajas a IRAN, volvieron a Manises y allí estuvieron hasta la segunda mitad de los años sesenta, cuando los Escuadrones eran ya los 101 y 111 (incluso hubo uno, el E.15-34, que siguió hasta abril de 1971).

En total, veinticinco fueron los aviones que estuvieron destinados en los distintos escuadrones maniseros (11, 12, 101, 112, 111 y, otra vez, 101 y 111). Los últimos fueron los E.15-1, 10, 19, 27, 28, 30, 31, 59 y 60, que causaron baja a lo largo de 1973.

BASE AÉREA DE VILLANUBLA

Poco conocido, pero cierto, es el hecho de que en la base vallisoletana estuvieron destinados –aunque por poco tiempo– algunos T-33A a finales de los años cincuenta.

El Ala de Caza nº 3 había sido creada el 19 de septiembre de 1956, con la finalidad de que fuera una de las unidades de combate dotadas de F-86F, pero las previsiones iniciales en este sentido jamás llegarían a convertirse en realidad, puesto que, finalmente, el Estado Mayor optó por dotarla de T-6 armados y decidió que fuera Morón la destinataria de “sus” reactores.

Aunque no sabemos con exactitud –pues no hemos encontrado ningún documento aclaratorio– cuál fue el motivo por el que se enviaron T-33 a Villanubla, sí podemos asegurar que a comienzos de julio de 1958 cuatro ejemplares fueron destinados a esta Ala. Los primeros en incorporarse fueron los E.15-35 y 38, los cuales, teniendo por todo indicativo su número de serie americano, ya figuraban en el parte mensual de aeronaves correspondiente a dicho mes, pues habían llegado el día 16, pilotados por el coronel Murcia y el capitán Carro.

Aunque se ha especulado con la posibilidad de que en el seno del Ala estuvieran adscritos al 32 Escuadrón, hemos de refutar que así fuera, pues fue el 31 Escuadrón su destinatario (al menos así figuran en los partes de situación que hemos podido consultar).

En noviembre se incorporó el E.15-31, tercero y último que llegaría a tener, pues al E.15-39, destinado el 12 de julio, se le daría un nuevo destino antes de que pudiera efectuar su incorporación.

En el Ala permanecieron (ostentando los indicativos 3-031, 3-035 y 3-038) hasta agosto de 1959, cuando se incorporaron, en calidad de agregados, al 21 Escuadrón de Zaragoza y, posteriormente, al Ala de Caza nº 5 de Morón. Durante su permanencia en Villanubla realizaron algo más de 310 horas de vuelo.

BASE AÉREA DE SON SAN JUAN

En noviembre de 1956, cuando –desde Manises– se incorporaron a la base mallorquina los 25 C.5 que habrían de constituir los primeros efectivos de material del recientemente creado (el 19 de septiembre) 41 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, con ellos marchó uno de los T-33A del Ala de Caza nº 1, que sería el primer ejemplar de este modelo que tendría la nueva Unidad (aunque como agregado, situación en la que permaneció hasta mayo de 1958, en que volvió a la base valenciana.)



Durante buena parte de 1960 y de 1961, el E.15-55 estuvo destinado en la Escuela de Reactores, donde ostentó el indicativo 73-66. (Tomás Castaño de Meneses, archivo Canario Azaola).

Casi dos meses después, el 2 de julio, recibió el 41 Escuadrón los dos primeros que tendría de plantilla y que, como el anterior, procedían del Ala de Caza nº 1. Eran los E.15-36 y 37, que, ostentando los indicativos 41-036 y 41-037, primero, y 4-036 y 4-037, después (tras la creación del Ala de Caza nº 4 el 17 de junio de 1959), permanecieron en Son San Juan hasta julio de 1963 y enero de 1960, respectivamente. Desde que causó baja el E.15-37, el Ala tuvo en dotación sólo un ejemplar, hasta que el 3 de octubre de 1961 se incorporó el E.15-45, que procedía de la Escuela de Reactores.

El cuarto y último de los que sirvieron bajo el lema “Ni la envaines sin honor” fue el E.15-28, que, también procedente de la Escuela de Reactores, se incorporaría a finales de enero de 1963, es decir, poco tiempo antes de que fueran disueltos el Ala y su Escuadrón (en la revista de comisario del mes de mayo), y que, al igual que los E.15-36 y 45, abandonaría esta base en julio de 1963.

BASE AÉREA DE MORÓN DE LA FRONTERA

Los tres aviones que estuvieron destinados en el Ala de Caza nº 3 y, después, agregados al 21 Escuadrón de Zaragoza (E.15-31, 35 y 38), fueron los primeros que tuvo en plantilla el 51 Escuadrón del Ala de Caza nº 5. Esta había sido creada en junio de 1959, y durante los casi seis años que existió con esa denominación formaron parte de sus efectivos nueve T-33A.

En noviembre de 1959 causaron alta, procedentes de Zaragoza –donde, después de haber servido en el 21 Escuadrón, estuvieron agregados a él desde el mes de agosto– el E.15-41 y el E.15-45, que, al igual que el E.15-35 sólo estuvieron destinados hasta comienzos de 1960. Por su parte, el E.15-31 –que todavía ostentaba su antiguo indicativo 3-031– había causado baja en el mes de octubre a consecuencia de un accidente ocurrido en Torrejón de Ardoz.

El 1 de febrero de 1961 fue dado de alta en el Ala el E.15-46 (5-46), que procedía de la Escuela de Reactores. Su período de servicio con el Ala finalizaría de forma trágica el 15 de mayo de 1964, cuando resultó gravemente dañado al tratar de despegar de Morón.

El siguiente en incorporarse fue el E.15-18, que lo hizo en enero de 1963 y que sólo estuvo en plantilla hasta el mes de julio, cuando fue sustituido por el E.15-35, que nuevamente había sido destinado a Morón. En 1964 se produjeron dos nuevas altas: en el mes de junio la del E.15-42, que causaría baja en octubre, y en septiembre la del E.15-40.

El Ala 15 –denominación que recibió la antigua Ala de Caza nº 5 el 1 de abril de 1965– tuvo adscritos los E.15-27, 35, 40 y 60, pero –caso único entre las unidades de caza– no en su Escuadrón de Fuerzas Aéreas (el 151), sino en el de Servicios, es decir, en el 157, de cuya plantilla formaron parte junto a aviones convencionales de varios tipos (T.2B, E.9, E.3B y C.6).

Cuando el 3 de noviembre de 1967 desapareció el Ala 15 y en su lugar se constituyó el 103 Escuadrón, éste heredó de su predecesora los E.15-27 y E.15-60. Y, además, tuvo en sus filas los E.15-17 (entre noviembre de 1967 y junio de 1968), E.15-45 (mayo 1968–octubre 1969), E.15-20 y E.15-40.

Poco más de dos años duró la existencia del 103 Escuadrón, ya que, con la entrada en servicio de los primeros F-5, en Morón pasó a estar basada una unidad dependiente del Mando de la Aviación Táctica: el 202 Escuadrón, dotado de ese material y creado el 11 de diciembre de 1969, fecha en que fue disuelto aquél. Poco después, el 1 de abril del año siguiente, sería creado el 204 Escuadrón, y un año después (el 15 de abril de 1971) ambos pasarían a denominarse, respectivamente, 211 y 212 –ya equipados con F-5A, RF-5A y F-5B– y a estar integrados



Dos de los Escuadrones que tuvieron destinados T-33 fueron el 101 de Manises y el 102 de Zaragoza, como aquí se pone de manifiesto. Lamentablemente, desconocemos qué avión tuvo el indicativo 101-39. (SHYCEA, archivo del autor).



Uno de los T-33 que sirvieron en el 98 Escuadrón del Cuartel General del Mando de la Defensa Aérea: el E.15-41 (98-41). (B.A. Torrejón de Ardoz, archivo del autor).

en el Ala 21. A pesar del cambio de material que se llevó a cabo, el T-33 siguió formando parte de la nueva Ala hasta marzo de 1974, cuando causó baja el último de ellos. Fue éste el E.15-51 –que había causado alta en febrero de 1971–, al que habían precedido en su marcha los E.15-20, 60, 45, 11, 35 y 56.

BASE AÉREA DE TORREJÓN DE ARDOZ

Como es sabido, en esta base madrileña estuvo desplegada el Ala de Caza nº 6 desde el 6 de junio de 1959, cuando fue creada, hasta abril de 1965; con anterioridad –el 24 de septiembre de 1957– se había constituido su 61 Escuadrón, que permaneció en Getafe hasta su traslado a Torrejón en el mes de mayo de aquel año, es decir, pocos días antes de que “naciera” el Ala.

Desde los tiempos de Getafe tuvo destinados los E.15-40 y 42, que se incorporaron allí en julio de 1958 y permanecieron en plantilla hasta enero de 1960 y julio de 1963, respectivamente. Con posterioridad dispuso de los E.15-47 (septiembre 1961–noviembre 1962), E.15-31 (febrero 1963–agosto 1964) y E.15-39 (alta en abril de 1964).

El 1 de abril de 1965, sobre la base del Ala de Caza nº 6 se crearon dos nuevas unidades: una de F-86F –el 102 Escuadrón de la Aviación Táctica, que se organizaría el 1 de noviembre– y otra de F-104 –el Ala nº 16, con el 161 Escuadrón, las cuales se transformarían en los Escuadrones 201 y 104, respectivamente, el 3 de noviembre de 1967. Ambas tuvieron sus correspondientes dotaciones de T-33; así, en la primera, durante su existencia como 102 Escuadrón, sirvieron los E.15-32, 39 y 47, y cuando fue el 201 Escuadrón contó entre sus efectivos con siete ejemplares (E.15-10, 23, 42, 43, 51, 54 y 58), algunos de los cuales pasarían al 104 Escuadrón al ser disuelto el 29 de enero de 1971. Por su parte, el 161 Escuadrón tuvo en sus filas los E.15-56, 21 y 52, y el 104 los E.15-3, 13, 21, 23, 42,



49, 52, 54, 55 y 58. El último T-33 que abandonó Torrejón fue el E.15-13 (104-13), que lo hizo el 2 de mayo de 1974 y que, junto con los E.15-3, 21, 49, 52 y 55, estuvo agregado al Ala 12 de F-4C hasta que fue entregado a CASA San Pablo para IRAN y su posterior destino al Grupo 41 de Zaragoza.

En esta base también tuvieron su sede el Mando de la Defensa Aérea y la Unidad de su Cuartel General. Aunque ésta fue creada el 24 de mayo de 1960 –con el nombre de 98 Escuadrón, numeración que había ostentado con anterioridad la Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Marruecos–, desde julio-agosto de 1958 el Mando tenía a su disposición dos T-33 (los E.15-46 y 47), que junto con varios C.5 constituirían el grueso de los primeros efectivos materiales de la nueva Unidad. Tras causar baja ambos E.15 en enero de 1960, no volvió a tener ningún T-33 hasta marzo de 1962, cuando se incorporó el E.15-41. Posteriormente, el 1 de abril de 1965, recibió la denominación de 981 Escuadrón, y el 3 de noviembre de 1967 se convertiría en la 981 Escuadrilla y dejaría de tener este modelo en plantilla pocos meses después. Durante su etapa como Escuadrón, también tuvo destinados los E.15-20, 21, 33, 37, 38 y 39. Y, finalmente, como Escuadrilla, dispuso durante pocos días del E.15-33 y del E.15-38, y durante más tiempo de los E.15-20 y 21, que fueron los últimos que causaron baja en sus filas, ambos el 18 de marzo de 1968.

BASE AÉREA DE ZARAGOZA

Por orden del Estado Mayor del Aire, fechada el 19 de septiembre de 1956, se constituyó en la entonces denominada Base Aérea de Valenzuela la segunda unidad de caza dotada de F-86F: el Ala de Caza nº 2, que, en teoría, debería constar de dos escuadrones (los 21 y 22) equipados con material de este modelo, cada uno de los cuales contaría, además, con dos T-33.

En la práctica, sólo el 21 Escuadrón llegaría a organizarse y a tener cubiertas sus plantillas de personal y de material, mientras que con el número 22 no sucedió lo mismo, ya que éste se limitó a tener en depósito y a preservar los F-86F que fue recibiendo de Manises y que, finalmente –a lo largo de 1959– iría remitiendo a CASA (para que procediera a desguazarlos, en el caso de los de la serie F-20, o a efectuarles la revisión IRAN) y a otros destinos. No obstante, los que sí tuvo fijos de plantilla fueron dos –y únicos– T-33 (los E.15-44 y 45, que, al igual que los dos primeros que recibió el 21 Escuadrón, los E.15-41 y 43, fueron trasladados en vuelo a la base maña el 10 de julio de 1958; éstos pilotados por los capitanes Ausín y Hernández García y aquellos por los de igual empleo Abad Burgos y Pérez-Cruz Sánchez).

En agosto de 1959, los E.15-41 y 45 perdieron destino, por lo que el E.15-44 pasó a formar parte, con el E.15-43, de la dotación del 21 Escuadrón.

En años posteriores, y hasta 1965, también sirvieron en esta Unidad los aviones E.15-36 y E.15-40, así como, otra vez (tras haber pasado por la correspondiente IRAN), los E.15-43, 44 y 45.

El 1 de abril de 1965 entró en vigor la Instrucción General nº 31, en virtud de la cual cambiaron de denominación todas las unidades de vuelo; en el caso de la de Zaragoza, se convirtió en el Ala nº 12, formada por el 121 Escuadrón. En él estarían destinados sucesivamente los E.15-44, 45, 53, 54, 33, 55 y 22.

Una nueva organización entró en vigor el 3 de noviembre de 1967: desaparecían las alas, y sus anteriores escuadrones pasaban a convertirse en unidades independientes; así, el 121 Escuadrón se transformó en el 102, numeración que ostentaría hasta el 4 de abril de 1972, cuando –ya en el ocaso de la vida operativa del F-86F– pasó a ser el 131 Escuadrón del Ala 13, que se había creado en esa fe-

*Entre julio de 1963 y de 1966, el E.15-35 tuvo su base en Morón; primero sirvió en el Ala de Caza nº 5, como 5-36, y a partir del 1 de abril de 1965 con el Escuadrón 157, como 157-1.
(Archivo Juan Arráez Cerdá).*



cha. Con una denominación u otra, a lo largo de esos cuatro años y medio tuvo en dotación los E.15-15, 20, 22, 32, 33, 37, 47, 50, 53, 54, 55 y 57, algunos de los cuales seguirían formando parte de los efectivos de material del Ala 41, la cual, como sucesora del Ala 13, fue constituida el 19 de octubre de 1972.

Llegado ya 1980, parecía que la vida en activo del T-33 había llegado a su fin, pues el 13 de noviembre comunicaba el Jefe del Estado Mayor al del Mando de Material que, entre otros modelos de aeronaves, el 1 de julio del año siguiente causarían baja en el Servicio “todos los E.15” y que “en consecuencia, no se realizarán revisiones generales ni, como norma general, se adquirirán repuestos para dichos aviones”, y finalizaba diciendo que “se deben tomar en consideración las posibilidades de venta, en su momento, de dichos aviones”. La cosa parecía clara. Pero dados los problemas que inicialmente surgieron con los CASA C-101EB, que iban a ser los sucesores de los E.15 en este Grupo, aquella orden fue revocada el 16 de junio de 1981 por otra de la misma autoridad en la que afirmaba que “(...) Los aviones E.15 (T-33) se mantendrán en vuelo en el 41 Grupo sin realizar (sic) revisiones generales de célula ni de motor. El mantenimiento y abastecimiento se hará procurando que el coste sea mínimo y el número de aviones en servicio se reduzca a 13 durante el año 1982 y a 9 durante los años 1983 y 1984”. Y así se hi-

Aviones E.15 que sirvieron en el Grupo 41

INDICATIVO	MATRÍCULA	PROCEDENCIA	OBSERVACIONES
41-1	E.15-18	Ala 41	
41-2	E.15-11	CASA (IRAN)	
41-3	E.15-49	CASA (IRAN)	
41-4	E.15-50	Ala 41	
41-5	E.15-52	CASA (IRAN)	
41-6	E.15-20	Ala 41	
41-7	E.15-13	CASA (IRAN)	
41-8	E.15-51	CASA (IRAN)	
41-9	E.15-56	212 Escuadrón	
41-10	E.15-60	111 Escuadrón	
41-11	E.15-21, ex E.15-59	122 Escuadrón	
41-12	E.15-59, ex E.15-53	111 Escuadrón	
41-13	E.15-53	Ala 41	
41-14	E.15-17, ex E.15-60	Ala 41	
41-15	E.15-43	Ala 41	
41-16	E.15-48	Ala 41	
41-17	E.15-35	211 Escuadrón	
41-18	E.15-47	Ala 41	
41-19	E.15-32	Ala 41	
41-20	E.15-31	111 Escuadrón	
41-21	E.15-37	Ala 41	
41-22	E.15-45	Ala 41	
41-23	E.15-41	Ala 41	
41-24	E.15-36	732 Escuadrón	
41-25	E.15-34	CASA (IRAN)	
41-26	E.15-38	CASA (IRAN)	
41-27	E.15-40	CASA (IRAN)	
41-28	E.15-44	CASA (IRAN)	
41-29	E.15-26	CASA (IRAN)	
41-30	E.15-23	CASA (IRAN)	
41-31	E.15-33	CASA (IRAN)	
41-32	E.15-42	CASA (IRAN)	
41-33	E.15-24	CASA (IRAN)	
41-34	E.15-29	CASA (IRAN)	
41-35	E.15-12	CASA (IRAN)	
41-36	E.15-6	CASA (IRAN)	
41-37	E.15-4	CASA (IRAN)	
41-38	E.15-19	CASA (IRAN)	
41-39	E.15-27	CASA (IRAN)	
41-40	E.15-30	CASA (IRAN)	
41-41	E.15-28	CASA (IRAN)	
41-42	E.15-1	CASA (IRAN)	
41-43	E.15-15	CASA (IRAN)	
41-44	E.15-2	CASA (IRAN)	
41-45	E.15-55	CASA (IRAN)	
41-46	E.15-54	CASA (IRAN)	
41-47	E.15-3	CASA (IRAN)	
41-48	E.15-58	CASA (IRAN)	
41-49	E.15-7	Ala 41	
41-50	E.15-8	Ala 41	
41-51	E.15-57	Ala 41	
41-52	E.15-16	Ala 41	
41-53	E.15-10	Ala 41	



El 18 de septiembre de 1968, tras un vuelo de suelta del teniente Ignacio de Zulueta Herrero, cuyo instructor era el capitán Fernando Touchard Sánchez, y después de haber efectuado la última toma de tierra, los frenos del E.15-1 (731-1) no funcionaron correctamente –por acumulación de burbujas de aire en su circuito–, por lo que no tuvieron otra opción más que enganchar la barrera, como aquí se puede ver. (B.A. Talavera la Real, archivo del autor).



Fallecidos en acto de servicio

EMPLEO	NOMBRE	AERONAVE	LUGAR	FECHA
Teniente	Benjamín Valle Dulanto	T-33A USAF	BA Bryan, Tejas, EE.UU.	2 mayo 1955
Teniente	Javier González-Conde Rodríguez-Sedano	T-33A USAF	BA Williams, Chandler, Arizona, EE.UU.	26 abril 1957
Teniente	José Antonio Noreña Cisneros	E.15-14	Finca <i>Isla de Sancho</i> , poblado de Bilbao, Talavera la Real	25 abril 1959
Teniente	Manuel González Hernández (S.T.)	(73-14)		

zo: los aviones se fueron dando de baja según iban cumpliendo la fecha prevista para su correspondiente IRAN. Así, el primer día del año 1985 quedaban en activo sólo cuatro: los E.15-36, 38, 41 y 48. Y estos fueron precisamente los que se emplearon para llevar a cabo una nueva actividad de este modelo en España, ya que serían modificados para remolcar blancos DATS-2 (Dornier Aerial Target System) y cooperar con el Ejército de Tierra en los ejercicios de tiro de sus unidades de artillería antiaérea.

El sistema DATS constaba de dos mástiles DS-TLU-1, situados bajo los planos del avión (uno en cada semiplano), en los que se fijaban los blancos propiamente dichos (DS-SK4 o SK5), que eran remolcados mediante cables de 1000 o 1500 metros. Si uno de los blancos resultaba destruido por los disparos, desde la unidad de control, situada en la carlinga, se procedía a cortar el cable y a desplegar el segundo blanco; en caso contrario, una vez se había cortado el cable se desplegaba automáticamente un paracaídas, en el que el blanco caía a tierra. Una vez revisado –y reparado, si era menester– se podía volver a utilizar.

Los cuatro aviones citados estuvieron en servicio hasta 1985: el E.15-41 causó baja en vuelo el 28 de enero, los E.15-36 y 48 el 8 de febrero y el E.15-38 el 12 de marzo, es decir, cuatro días después de que efectuase su último vuelo. Así concluyeron los 31 años en que el noble T-33 ostentó con orgullo las escarapelas rojas y gualdas y la cruz de San Andrés y las más de 150.000 horas de vuelo que a bordo de él realizaron más de un millar de pilotos de nuestro Ejército.

ACCIDENTE MORTAL

En los treinta y un años que estuvo en servicio en nuestro Ejército, el T-33A fue un avión fiable y seguro: a bordo de él sólo hubo que lamentar un accidente mortal.

Ocurrió el 25 de abril de 1959. Ese día, en la base aérea de Talavera la Real, 20 aviones E.15 habían despegado a partir de las once y diez de la mañana, con el fin de entrenarse para su participación en el Desfile de la Victoria que iba a tener lugar en Madrid el día 3 de mayo. De los veinte aviones, dieciséis formarían el rombo de rombos que estaba previsto que dibujasen en el cielo madrileño con tal ocasión, y los otros cuatro serían los reservas, que ocuparían el lugar de los aviones que, por el motivo que fuera, tuvieran que abandonar su puesto en la formación. Ésta, cuyo indicativo radio era “Águila”, estaba mandada por el comandante Fernando Lens Martínez, cuyo indicativo era “Águila 1”.

A eso de las once y veinte, surgió una emergencia en el avión E.15-2, pilotado



El indicativo 731-19 fue ostentado por el E.15-22 entre el 14 de abril de 1965 y el 15 de marzo de 1968. (Emilio Herrera Alonso, archivo del autor).

por el capitán Matías Lozano Tejeda (“Águila 6”), que tuvo que abandonar la formación; para sustituirle, ocupó su lugar con total normalidad el correspondiente reserva, el E.15-12, tripulado por el teniente José Antonio Ordovás Artieda (“Águila 18”). Pocos minutos después –unos ocho–, se produjo otra emergencia, en esta ocasión en el E.15-21, pilotado por el capitán Emeterio García Calvo (“Águila 11”); y cuando el E.15-14 (“Águila 19”, tripulado por los tenientes Noreña Cisneros –piloto– y González Hernández –tripulante–) se disponía a realizar su sustitución tomando su lugar en la formación, colisionó con el E.15-7 (“Águila 14”), a bordo del cual, como único tripulante, se hallaba el comandante Gabriel de la Cruz Jiménez, quien, tras abandonar aquella y ganar altura para comprobar el funcionamiento de los mandos de su aeronave, y no sin cierta dificultad, pudo tomar tierra en la base. En el momento de la colisión, la formación volaba a 510 metros (1700 pies) sobre el suelo. El teniente Noreña –que había volado como titular en la formación en el ensayo llevado a cabo el día anterior–, efectuó su incorporación tal como, en el *briefing* previo que los participantes habían celebrado esa mañana, se había previsto por si surgía la necesidad: por debajo de la formación y transmitiendo al jefe de ésta que, una vez realizada la sustitución, se hallaba “en posición”.

Como consecuencia inmediata de la colisión, del E.15-14 se desprendió la casi totalidad del plano fijo de profundidad del lado derecho, y, abandonando la formación describiendo una especie de tonel, perdió altura y pasó a gran velocidad y a unos 20 metros sobre la pista, en la dirección de la cabecera 31. Cuando hubo recorrido alrededor de la mitad de la pista, se desvió a la derecha, pasó sobre el Guadiana y, seguidamente, se estrelló y explotó, segando la vida de sus dos ocupantes. Quienes le habían visto desde la base cuando la sobrevoló, afirmaron que daba la impresión de que quería aterrizar, pero que no podía, que el avión cabeceaba ostensiblemente y que no llevaba fuera los frenos aerodinámicos, los flaps, ni el tren de aterrizaje. Desde la torre de control de Talavera se transmitieron por radio las instrucciones precisas para la toma, pero el piloto no acusó recibo, por lo que se asumió que su equipo transmisor-receptor también había resultado dañado.

Hasta ese día, el teniente Noreña había realizado 702:50 horas de vuelo, 278:40 de ellas en E.15. Su avión, tenía, en total, 690:45; y fue dado de baja el 6 de julio de 1959, a propuesta de la Maestranza Aérea de Madrid.

ACCIDENTES NO MORTALES CON PÉRDIDA DEL AVIÓN

Ventisiete de octubre de 1958. El teniente Julio Arrabal Terán –uno de los 23 alumnos del Undécimo Curso de Reactores– había despegado de Talavera como único piloto del E.15-5 (73-5), con el fin de llevar a cabo un vuelo de entrenamiento. Por fallo total del equipo de comunicaciones y por haber empeorado considerablemente las condiciones meteorológicas en la ruta a Matacán –que suponemos era su punto de destino–, hubo de realizar un aterrizaje de emergencia 17 kilómetros al noroeste de Ciudad Rodrigo. Como consecuencia de éste, el piloto resultó ileso, si bien el avión hubo de ser dado de baja, ya que en la toma perdió las tres patas del tren de aterrizaje y, además, los planos principales resultaron desgarrados, los flaps y los frenos aerodinámicos se rompieron, la zona central de la parte inferior del fuselaje sufrió desperfectos y la cúpula se rompió al ser lanzada por el piloto.

12 de septiembre de 1962. El capitán Fernando Correa de Arcos, profesor de la Escuela de Reactores, se disponía a realizar un vuelo en el E.15-25 (73-25), con el fin de efectuar un vuelo nocturno de 90 minutos de duración, exigido trimestralmente a los *protos* de Talavera la Real. Cuando, en la fase de despegue, se hallaba a unos 30 metros de altura, repentinamente el motor perdió potencia (probablemente, por fallo del sistema de control del suministro de combustible). Juzgando que todavía tenía pista suficiente, decidió tomar tierra; pero, puesto que la velocidad era elevada, sobrepasó la pista y su cabecera y se paró a unos 10 metros fuera de ésta, al hundirse el avión en una zanja.

El piloto resultó ileso, pero el avión tuvo que ser dado de baja, ya que, entre otros, sufrió los desperfectos siguientes: pata de morro torcida, pata izquierda del tren principal arrancada, flap izquierdo perforado, encastre del semiplano izquierdo deformado y depósito de combustible del ala izquierda roto.

15 de mayo de 1964. Avión E.15-46 (5-46). Como parte del Plan de Instrucción del Ala nº 5 de la base de Morón de la Frontera, para ese día estaba programado un vuelo instrumental de entrenamiento, que deberían llevar a cabo los tenientes Carlos Vargas de la Rúa (instructor) y Antonio Gea Durán (alumno).

Una vez realizada la inspección prevuelo, y tras haber visto el teniente Vargas que en la cartilla del avión había anotaciones que indicaban que en vuelos anteriores había mostrado cierta tendencia a irse a la derecha al rodar, que –según constaba, también– había sido corregida, se dispusieron a despegar, no sin antes haberse percatado ambos pilotos de que, al rodar, su aeronave seguía mostrando esa tendencia, a la que, no obstante, no atribuyeron mayor importancia. Durante la

Horas de vuelo de los E.15 desde 1955 hasta 1984

AÑO	HORAS
1954	¿?
1955	3233 (*)
1956	6135
1957	6206
1958	5817
1959	7717
1960	4948
1961	6930
1962	5954
1963	6090
1964	7966
1965	6861
1966	7090
1967	6420
1968	4260
1969	4083
1970	6497
1971	4725
1972	1065
1973	4415
1974	4711
1975	5159
1976	5552
1977	5204
1978	4594
1979	4923
1980	5952
1981	2997
1982	3535
1983	1792
1984	1792
TOTAL	152.621 (+)

(*) Desde el 1 de abril hasta el 31 de diciembre.



Durante su tercer período de destino en la Escuela de Reactores, entre el 28 de enero y el 9 de octubre de 1972, el E.15-32 ostentó el indicativo 732-24. (Archivo Juan Arráez Cerdá).



carrera de despegue, y cuando la velocidad era ya próxima a la de rotación, en vista de que el alumno —a pesar de que llevaba el pie izquierdo metido a fondo— no conseguía que el avión estuviera perfectamente alineado con la pista, tomó los mandos el instructor y trató de que se fuera al aire, con el fin de evitar —en vano— que colisionara con un cartel indicador situado en el borde derecho de la pista. Pero el avión ya se había salido de ésta, por lo que, en vista de que era imposible irse al aire, echó atrás el mando de los gases, cerró la válvula general de combustible, la ignición y la batería. En su descontrolada carrera, atravesó un profundo desnivel del terreno, que correspondía a un canal de desagüe, y se paró pocos metros después, tras haberse dejado atrás el tren de aterrizaje y haber sufrido importantes destrozos en la estructura del fuselaje.

El teniente Vargas (761:15 horas de vuelo, de las cuales 107:30 en E.15) sufrió heridas graves (fractura de dos vértebras lumbares y de una costilla) y el teniente Gea menos graves (fractura de una vértebra cervical). El avión había realizado hasta entonces 744:05 horas de vuelo, y la última revisión se le había efectuado el 14 de marzo de 1964.

18 de diciembre de 1968. Avión E.15-39 (731-29). El capitán Julio Ruiz Cillero (profesor) y el teniente José Manuel Martínez Pérez-Mendaña, "Manel" (alumno), estaban realizando uno de los vuelos de enseñanza de instrumentos programados en la Escuela de Reactores de Talavera como parte de sus actividades docentes

Tanto el E.15-43, primero, como el E.15-42, después, ostentaron el indicativo 731-30 en la Escuela de Reactores, en la segunda mitad de los años sesenta. (CASA, archivo del autor).





Dos de los aviones que sirvieron en el 732 Escuadrón fueron el E.15-35 (732-39) y el E.15-41 (731-41), que estuvieron destinados en él desde finales de los años sesenta hasta 1971. (Archivo Juan Arráez, Cerdá).

cotidianas, pero no llegarían a finalizarlo “normalmente”, puesto que se verían forzados a “apearse en marcha”, como consecuencia de lo que sospecharon –acertadamente– que había sido la rotura de un álabe de la turbina.

Se hallaban a 8.000 pies de altura (unos 2.400 metros) y a unas 47 millas (87 km) al norte de Talavera, cuando tuvieron que declarar emergencia, pues, tras haber oído un fuerte ruido, empezaron a notar una gran trepidación en el avión, así como pérdida de potencia y, por tanto, de altura (entre 500 y 600 pies por minuto), lo que les hizo sospechar que difícilmente podrían llegar a su base. De todas formas lo intentaron con gran serenidad y maestría, hasta que no tuvieron más remedio que lanzarse en paracaídas (al sur de Roca de la Sierra, Badajoz), pues la progresiva trepidación hizo que el avión resultara incontrolable.

En efecto, la rotura –por fatiga– de un álabe por su raíz fue la causa del agarrotamiento del motor, como se pudo demostrar tras haberse recuperado y analizado el motor. El álabe fracturado dañó a los demás, perforó el cono exterior y descentró el interior, produciéndose por ello el ruido que oyeron los pilotos. La trepidación sobrevino al quedar muy descompensada la turbina, al fallar el cojinete número 4 y, a continuación, el generador.

El E.15-39, que además de servir en la Escuela de Reactores, había estado destinado en el Ala nº 1 de Manises, en el Ala nº 6 de Torrejón y en el Escuadrón nº 98 de esta última base, tenía, en total, 787: 59 horas de vuelo.

18 de septiembre de 1970. Avión E.15-22. El capitán Francisco Téllez Cobos, destinado en el 102 Escuadrón de la base aérea de Zaragoza, había sido designado para que, como único tripulante, pilotase este T-33A, que actuaría como blanco en el ejercicio Red Eye que llevarían a cabo las unidades del Mando de la Defensa Aérea en esa fecha. Y así lo hizo.

Cumplida su misión, volvió a su base, donde tomó tierra a las 10:00Z, es decir, alrededor de hora y media después de que hubo despegado. El contacto con el suelo de la pista 31 izquierda y el rodaje fueron normales; en el cartel de 3000 pies comenzó a frenar, pero no notó ningún efecto. Por ello, intensificó la presión sobre los pedales, llegando hasta el fondo; pero, nada, aquello no frenaba. Convencido de la inutilidad de sus esfuerzos, a pesar de haber bombeado repetidas veces el circuito de los frenos, y ante la imposibilidad de abandonar la pista, se resignó a que fuera la barrera la que pusiera fin al trote de su desbocado corcel. Y así fue. Pero, a pesar de que en la inspección realizada al avión *in situ* y, después, en el Taller Base se evaluaron los desperfectos que había sufrido en tan solo el 1% de su valor, lo cierto es que el 3 de marzo del año siguiente fue enviado en camión a la factoría de la Hispano Aviación sita en San Pablo, donde se hallaba todavía el 28 de marzo de 1973, cuando fue dado de baja en el Servicio, por lo que suponemos que “algo importante” tuvo que haberse averiado o dañado. Finalmente, cinco meses y un día después sería destinado a la Escuela de Especialistas de León.

26 de abril de 1977. Avión E.15-55 (41-45). Como parte del Plan de Instrucción número 3, se había programado para ese día una misión de formación cerrada de cuatro E.15 (Amigo 51 a Amigo 54). La formación iba mandada por el teniente coronel Enrique Ortiz de la Cruz, del 41 Grupo de FF.AA., y como jefe de la segunda pareja iba el Amigo 53, tripulado por el Coronel Gerardo Escalante de la Lastra (primer piloto) y el capitán Antonio Mancebo Jiménez (segundo piloto, instructor). A las 9:55 horas locales se iniciaron los despegues; cuando les tocó el turno a los Amigo 53 y Amigo 54, el primero inició la rotación a 110-115 nudos de velocidad pero con el morro demasiado alto (ángulo de 20 o 25 grados) y con la palanca to-

Uno de los T-33A que tuvo en sus filas el 201 Escuadrón de la Aviación Táctica fue el E.15-43, al que aquí vemos ostentando el indicativo 201-25. (X.I. Taibo, archivo del autor).



En esta vista del E.15-28 se aprecia claramente cuál era el aspecto de los T-33A de la Escuela de Reactores en su primera época. (Sergio Rubiano, archivo del autor).



talmente atrás porque, según declaró posteriormente, el primer piloto, había notado excesiva resistencia de ésta a moverse, por lo que cayó a tierra e hizo impacto con las ruedas de morro e izquierda. En ese momento decidió abortar el despegue y, tras probar los frenos, se percató de que el avión tendía a irse a la izquierda, tanto que terminó saliéndose de la pista (31L), cerca de la barrera, de manera que el semiplano derecho chocó con uno de los postes de sujeción de ésta. Como consecuencia de la colisión, se abrió un boquete de 30 cm en el borde de ataque de dicho semiplano y se rompieron las tuberías de aire a presión y de combustible, dando lugar a un incendio, al entrar en contacto el combustible con el disco de frenos, que estaba al rojo.

Afortunadamente, los pilotos lograron abandonar por sus propios medios el avión, que ya estaba envuelto en llamas, y no sufrieron ninguna lesión. El E.15-55, que había realizado hasta entonces 4947:05 horas de vuelo, sería entregado al Escuadrón de Abastecimiento de la Base Aérea de Zaragoza el 19 de septiembre de ese año y, posteriormente, desguazado.

16 de noviembre de 1977. Avión E.15-60 (41-10). Resultó dañado ese día al tomar tierra en la pista 31R de Zaragoza con el tren arriba. Los desperfectos fueron tasados inicialmente en el 10% del valor total de la aeronave, si bien en una evaluación posterior se determinó que habían resultado afectadas partes importantes de su estructura; en consecuencia, finalmente se procedió a darle de baja en el Servicio con fecha 28 de febrero de 1979 y a entregarle a la base aérea de Talavera la Real, donde, con matrícula e indicativo ficticios (E.15-1, E73-1), fue erigido como monumento al T-33, inaugurado el 16 de marzo de ese año. En total, había realizado 4021:40 horas de vuelo.

Avión E.15-31 (41-20). Lamentablemente, de este ejemplar lo único que hemos podido averiguar es que, pilotado por el teniente coronel Carlos Alfaro Campos, en fecha desconocida de mayo de 1982 realizó una toma sin tren en Zaragoza y tuvo que ser dado de baja en el Servicio. En total, había realizado hasta entonces 1889:00 horas de vuelo.

GENERALIDADES SOBRE EL T-33A

Los aviones del Ejército del Aire eran todos de la versión A, pero de dos variantes: la A-1 y la A-5. A la primera pertenecían los E.15-1 a E.15-30 y los E.15-49 a E.15-60, mientras que los E.15-31 a E.15-48 eran de la A-5. Los de la A-1 salieron de fábrica equipados con dos ametralladoras Colt Browning M-3 de 12'7 mm (con 300 balas cada una), iguales que las de los F-86F, y en su país de origen fueron empleados en las escuelas de tiro de la USAF durante sus primeros años de servicio. Los de la A-5, en cambio, fueron fabricados sin dotación de armamento.

En España, los de la A-1 jamás fueron empleados para prácticas de tiro. Durante los años 1960, 1961 y parte de 1962, las revisiones de tercer escalón (IRAN) les fueron realizadas por CASA en su factoría de San Pablo. Posteriormente, fue la Hispano Aviación la encargada de efectuárselas, también en San Pablo, entre los años 1962 y 1972. Y, finalmente, desde que en 1972 se llevó a cabo la absorción de HASA por CASA, fue ésta compañía la que se encargó de dichas revisiones, las últimas de las cuales fueron efectuadas en 1980. En total, entre HASA y CASA realizaron 250 revisiones IRAN a los E.15; la última se le hizo al E.15-38, que sería entregado en San Pablo al Grupo 41 el 12 de marzo de 1982.





En esta bella vista de cuatro aviones del Grupo 41, con los Pirineos como fondo, se constata un hecho curioso y único: los E.15 de esta Unidad únicamente ostentaron en su indicativo la cifra correspondiente al Grupo, y no, como era entonces lo habitual, la del Escuadrón al que estaban asignados, es decir, el 411 o el 412, los cuales sí fueron ostentados por sus sustitutos, los E.25. (Grupo 41, archivo del autor).

A nuestros aviones de la variante A-1 les fueron desmontadas las ametralladoras y el ILS cuando entraron en IRAN por primera vez, en los primeros años sesenta, o en posteriores revisiones de este tipo, y en su lugar se les instaló el TACAN AN/ARN-21, del que estaban dotados los de la A-5. Dicha modificación se efectuó según la orden técnica 1T-33-585.

La antena del TACAN estaba situada en la parte inferior del morro, delante de las puertas del tren de aterrizaje, era de color negro y medía unos 10 cm (aproximadamente 1000 Mhz). Inmediatamente detrás de éstas iba la antena de UHF (AN/ARC-27), que era más larga (frecuencia comprendida entre 225 y 400 Mhz) y solía ser de color marrón oscuro.

En relación con los asientos eyectables con los que estaban equipados, se nos ha informado de que en alguno de los aviones traídos de Mildenhall eran de un tipo que podía lanzarse a cota 0, pero no hemos podido corroborarlo con documentos fehacientes.

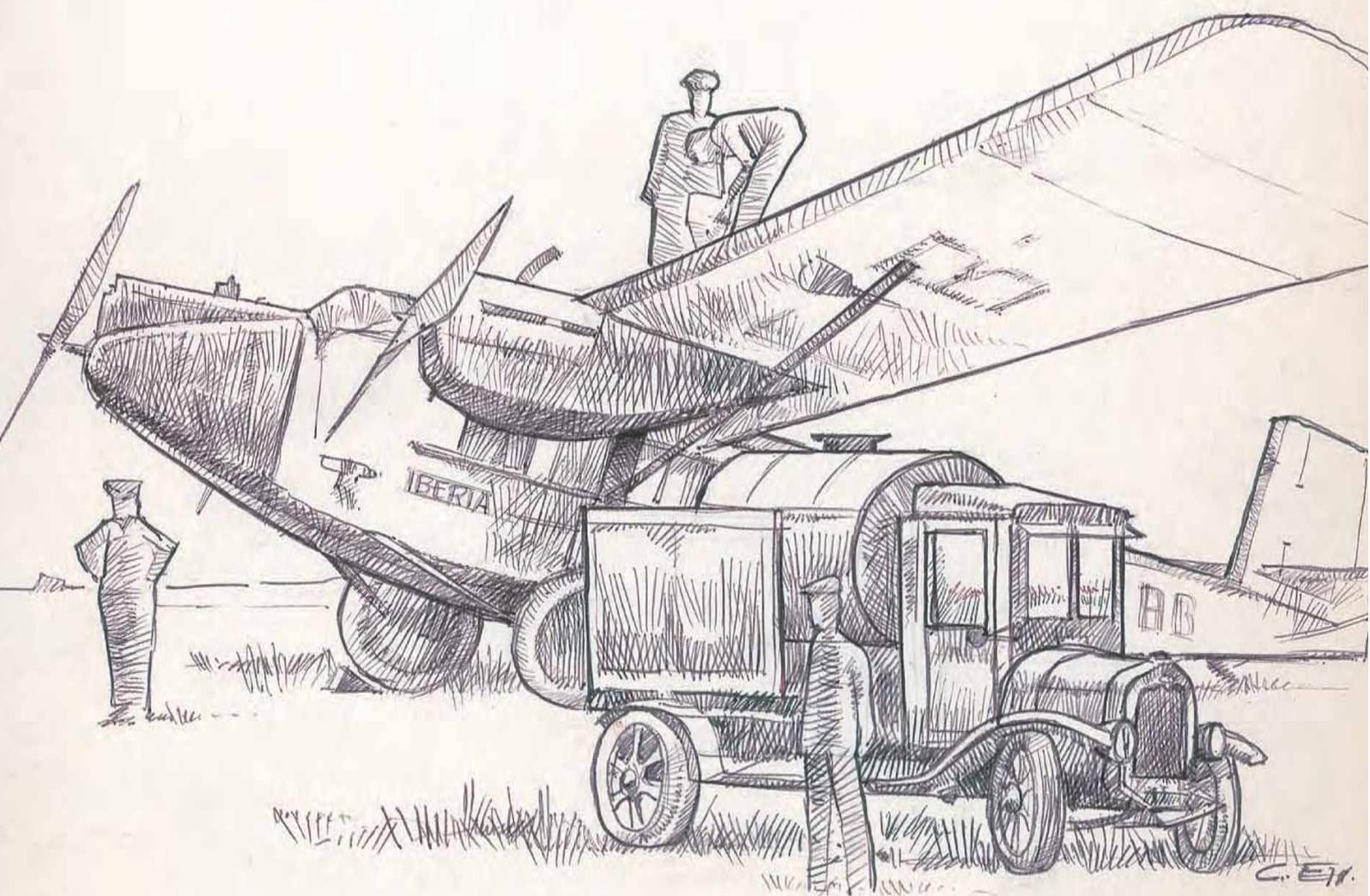
Finalmente, hemos de expresar nuestra sincera gratitud a D^a. Pilar, viuda de José María Dávila Fernández, a los generales Ignacio Manuel Quintana Arévalo, Julio Canales Morales (q.e.p.d.), Fernando Ostos González, Casimiro Muñoz Pérez, Jorge Mora Bañó, Alfonso del Río y Sánchez del Villar, Francisco Vindel Merced, Asterio Mira Canicio, Carlos Conradi Pariente, José María Pérez Tudó y Sebastián Rodríguez Barrueco, a los coroneles Agustín Negrón Colomer, José



El E.15-34 estuvo destinado en unidades de Manises en cuatro ocasiones, la última entre el 17 de febrero de 1969 y el 21 de abril de 1971. Es probable que esta instantánea fuera tomada en una fecha de ese período. (Francisco Arteaga, archivo Juan Arráez Cerdá).



María Travesí Ramiro, Antonio Miguel Romón Mateo y Eduardo Jiménez-Carlés Pérez-Piñal y a D. Valentín Prieto Iglesias, por la inestimable ayuda que nos han prestado para recomponer en la medida de lo posible el “rompecabezas” relativo a los aviones procedentes de Mildenhall, y por la amabilidad y paciencia que han derrochado con quien esto escribe. A nuestro entrañable amigo José Vento Jiménez-Carlés, por su asesoramiento técnico y sus siempre acertados comentarios críticos, y a todo el personal del Archivo General e Histórico del Ejército del Aire que, realizando las funciones que le son propias, presta apoyo a los investigadores, por su siempre amistosa acogida y su diligente colaboración y ayuda. Muchísimas gracias a todos.



Coronel Antonio Linares Mohedano, último superviviente de los «doce magníficos»

CECILIO YUSTA VIÑAS
Miembro de número del IHCA

En su domicilio, sentado ante una impresionante reproducción a plumilla del Entierro del Conde Orgaz. Aparenta un peso proporcionado a su estatura sin que se pueda decir que es un hombre alto, tiene ojos azules, es vivaz y enérgico y se expresa con seguridad, dando la impresión de saber de lo que habla y sólo duda en algunas fechas. Nos acompañan su hijo Antonio y su compañero el teniente general Beltrán, que ha tenido la deferencia y la satisfacción de estar con esta extraordinaria

la post guerra. Un hecho, ya histórico, en el que el entonces teniente Linares tuvo el honor de participar formando parte del privilegiado grupo de los doce primeros saltadores.

Antonio Linares Mohedano nació el 29 de julio de 1919 en Cabra (Córdoba) y fue el primero de cuatro hermanos, estando dedicados

para el dibujo artístico y la pintura, sin embargo, a la hora de elegir su futuro sus padres le orientaron hacia lo que mejor conocían, la carrera de Magisterio; estudios que el joven Antonio inició, matriculándose también en 1º de Ciencias Exactas. Pero todos sus proyectos se esfumaron el mes de julio de 1936.

Al estallar la guerra, a punto de cumplir los 17 años el joven Antonio se incorporó voluntario en la 1ª Centuria de Falange Española interviniendo en primera línea en distintos combates, hasta el mes de diciembre que se pasó a la recién creada 1ª Bandera de Falange en Córdoba, continuando en la misma situación de actividad en los frentes. El 14 de febrero de 1937 ju-



persona a la que se dirige como "su coronel". Nos han ofrecido de todo pero todos hemos optado por tomar agua.

La realización de una entrevista a un hombre tan singular como Antonio Linares está motivada por la celebración de los 60 años de los primeros saltos en paracaídas realizados en la España de

sus padres al admirable oficio de la docencia. Desde muy niño, el joven Antonio había manifestado un extraordinario interés y grandes dotes

para el dibujo artístico y la pintura, sin embargo, a la hora de elegir su futuro sus padres le orientaron hacia lo que mejor conocían, la carrera de Magisterio; estudios que el joven Antonio inició, matriculándose también en 1º de Ciencias Exactas. Pero todos sus proyectos se esfumaron el mes de julio de 1936.

Al estallar la guerra, a punto de cumplir los 17 años el joven Antonio se incorporó voluntario en la 1ª Centuria de Falange Española interviniendo en primera línea en distintos combates, hasta el mes de diciembre que se pasó a la recién creada 1ª Bandera de Falange en Córdoba, continuando en la misma situación de actividad en los frentes. El 14 de febrero de 1937 ju-

noviembre, fue convocado para realizar el curso Alférez Provisional en la Academia de Dar-Riffien, el histórico acuartelamiento de La Legión ubicado entre Ceuta y Tetuán. Un alivio que le permitió librarse por algunos días de los piojos y de las penalidades de las trincheras, hasta que el día 10 de enero de 1938 fue nombrado Alférez Provisional de Infantería.

El 15 de enero, el flamante Alférez Linares regresó al frente integrándose en el Ejército Marroquí, destinado al Regimiento de Cazadores de Ceuta nº 7, batallón 2823, 13ª División al mando del general Barrón en el frente de Teruel, tomando parte en las operaciones por el río Alfambra. Participó en los combates de Teruel, Belchite, Lérida y el cruce del Ebro, resultando herido por metralla en la pierna izquierda el día 3 de abril.

Repuesto de sus heridas, el mes de mayo se incorporó al 7º Tabor de Regulares de la 1ª División de Navarra mandada por el general García Valiño. El 15 de julio de aquel año 1938 fue ascendido a Teniente Provisional de Infantería y muy poco después, el día 5 de septiembre, volvió a sentir el fuego de la metralla en el brazo izquierdo.

Finalizada la guerra y recién creado el Ministerio del Aire, ingresó en la Academia de Aviación de León como alumno de la 1ª promoción de Tropas de Aviación, saliendo de Teniente Profesional del Arma de Tropas de Aviación con fecha 13 de julio de 1943. Estuvo destinado como profesor de cultura general en la Escuela de Especialistas de Málaga hasta que, en el año 1946, ingresó en la 1ª Bandera de la 1ª Legión de Tropas (1), en cuyo destino se desempeñaba cuando el capitán Ramón Salas Larrazábal le llamó para que se uniera a él en un proyecto que consistía en la creación de una Bandera Paracaidista. El encuentro con Salas daría un nuevo rumbo a su vida, en una actividad militar en la que estaba todo por hacer.

Sobre su ingreso en la Bandera Paracaidista dice el coronel Linares: *Me pa-*



Festejando el fin de curso en la Academia de León.

reció un proyecto interesante, aquello de saltar tenía una connotación aventurera no exenta de riesgo que iba bien con mi modo de ser, lo que unido al hecho de que me lo pidiera Salas me indujo a aceptar el nuevo destino.

Aunque en ese momento se podía pensar que era algo nuevo en el Ejérci-



Paracaídas diseñado por Leonardo da Vinci.

to, no era exactamente así, ya que en el Servicio de Aviación Militar español se había registrado un intento de implantación del paracaídas, al realizarse un 1º curso en Cuatro Vientos en el año 1927, más como elemento indispensable de salvamento que como un instrumento necesario para el lanzamiento con éxito de unidades militares de potencia ofensiva. ¿Pero, cual era el origen del paracaidismo y cómo había evolucionado?.

Las primeras noticias sobre el paracaídas vinieron de China en el siglo XIV. Cien años después, el gran Leonardo da Vinci (2) diseñó una especie de paracaídas trapezoidal del que, aunque no hay constancia de que llegara a volar en aquella época, se conservan los planos. Casi 200 años más tarde el húngaro Fausto Verancio, que vivía en Venecia, se lanzó a los aires con un artilugio construido a partir de las notas de Leonardo, logrando aterrizar sin daño.

Fue la aparición de los más ligeros que el aire y el interés de los pilotos de globo por encontrar algún sistema que les permitiera abandonar la barquilla rápidamente en situaciones de emergencia, lo que propició el desarrollo del paracaídas. Entre los más conocidos de estos pioneros se debe recordar a los hermanos Montgolfier que, muy preocupados por los incendios y explosiones que se producían, realizaron pruebas con un cordero que, depositado en una cesta amarrada a un paracaídas, llegó a tierra ileso. Otro piloto, Blanchard, también por temor al incendio, realizaba sus ascensiones con un paracaídas amarrado a su globo.

Pero el auténtico precursor del paracaídas moderno fue, sin duda, André Jacques Garnerin (1779-1825) que, después de construir un globo y haber realizado pruebas con distintos paracaídas, el día 22 de octubre de 1797 protagonizó el primer lanzamiento del mundo en paracaídas. Fue en París y se lanzó desde 914 metros de altura con un paracaídas que llevaba amarrado a su globo. Algunos autores dicen que llegó

(1) Durante el mandato del Ministro Yagüe, el Ejército del Aire dotó a las Tropas de Aviación de una organización consistente en 5 Legiones y 3 Banderas, correspondientes a las 5 Regiones y 3 Zonas Aéreas. En el año 1946 se mantenía, en parte, esta organización.

(2) "If a man have a tent of linen without any apertures, twelve ells across and twelve in depth, he can throw himself down from any great height without injury" – Cod. Atl., fol.381 Leonardo da Vinci, Artabras books, Instituto De Agostinini, Novara, Italia, 1970, p-337.

al suelo suavemente y otros que se rompió una pierna en el aterrizaje aunque, por lo demás, sano y salvo.

Después de esta hazaña, Garnerín realizó vuelos y lanzamientos de exhibición por las más importantes ciudades europeas hasta ser nombrado inspector de la Escuela Militar de Globos de Melun (Francia) y, en este empleo, fue el primero en dotar de paracaídas a los pilotos de globo cautivo para la observación. Entre otras tareas, Napoleón le encargó que organizara la exhibición de globos prevista para su coronación como Emperador en el año 1804.

Jeanne de Garnerín, siguiendo el ejemplo de su esposo, fue también piloto de globo y paracaidista (la primera mujer) y su sobrina, Elisa Garnerín, que se anunciaba como la "Venus Aerostática", pasó por Madrid para realizar una exhibición de lanzamiento en paracaídas, pero no pudo ser porque el descenso de la "hermosa ninfa" sobre los jardines del Retiro no fue autorizado.

Conviene recordar que, aunque las primeras experiencias de salto con paracaídas se realizaron desde globos, hubo excepciones, siendo quizás la más notable el lanzamiento de un paisano francés, Monsieur Réchelt, que en el año 1910 se tiró desde lo más alto de la Torre Eiffel (hay filmación de este salto) con un artilugio que según él amortiguaría o pararía la caída. Naturalmente, se mató.

Antes de declararse la I Guerra Mundial, uno de los primeros lanzamientos desde aeroplano fue el realizado en el año 1913 por el piloto Pegout, tirándose desde un Bleriot a 200 metros de altura y, aunque llegó al suelo sin novedad, confesó que no fue una experiencia muy placentera.

Como en todas las guerras, la Gran Guerra (1914-1918) fue un inevitable campo de experimentación en ramas



Monsieur Réchelt mostrando el equipo de salto con el que se mató.

de la ciencia aplicada que, como la cirugía de campaña, no admiten dilación. Otro ejemplo podría ser el de la aviación, que experimentó un extraordinario desarrollo. En este conflicto se enfren-

Se trabajó mucho en el desarrollo del paracaídas siendo los primeros en utilizarlo, con distinta suerte, los tripulantes de los globos cautivos para la observación que, resultando presa fácil, tenían que lanzarse rápidamente cuando se aproximaba un avión de caza enemigo. En poco tiempo el paracaídas llegó a convertirse en un elemento necesario de uso obligatorio y, al final de la guerra, varias unidades fueron equipadas con paracaídas, aunque muchos tripulantes protestaran porque era un bulto embarazoso que molestaba.

Fue precisamente en esta guerra cuando se utilizó por primera vez el paracaídas para el combate. Después de una prueba lanzando a un miembro del Servicio de Información francés en terreno enemigo con una misión específica de destrucción y sabotaje, en el verano de 1918 un grupo de paracaidistas franceses realizaron una misión similar en la retaguardia alemana, inaugurando así la práctica de las conocidas misiones especiales.



Entrada para presenciar el salto en paracaídas de la "Venus Aerostática" Elisa Garnerín sobre los jardines de Cecilio Rodríguez (El Retiro).

taron por primera vez tripulaciones aéreas en combates aire-aire, produciéndose enormes pérdidas en personal, centenares de hombres que se podían haber salvado de haber dispuesto de un equipo adecuado.



S.M. el Rey Alfonso XIII presenciando las pruebas de un paracaídas en el polígono de ingenieros militares en Guadalajara.



Pruebas de un paracaídas en el polígono de ingenieros militares en Guadalajara.

Pero el paracaidismo moderno como método de combate fue una idea de Mitchell. Este aviador (3), Jefe del Air Service norteamericano en Francia, concibió la idea de invadir Alemania por vía aérea en una operación muy ambiciosa, consistente en depositar una división en la retaguardia enemiga con la participación de grupos de paracaidistas que se encargarían de apoderarse de los aeródromos y de desorganizar la retaguardia del adversario. Ambicioso proyecto que no se llevó a cabo porque el mando lo consideró irrealizable y porque finalizó la guerra.

Por aquellos años algo se movió en España en relación con el paracaídas. En el año 1917, el militar español del cuerpo de Ingenieros, teniente Felix Martínez, presentó un paracaídas de su invención. Las pruebas, consistentes en lanzar un peso de 70 kilos desde un globo, se realizaron en el polígono de los ingenieros en Guadalajara en presencia del Rey y el Director del Servicio

de Aeronáutica Militar, el teniente coronel Vicente García del Campo y otros Jefes y Oficiales.

Dos años después, en el aeródromo de Barcelona, el piloto italiano Torquines Greco realizó varios saltos con éxito desde 1500 metros con un paracaídas de su invención repitiendo, a los pocos días, la exhibición en Madrid.

Coincidiendo con el primer curso de paracaidismo, desarrollado por el Servi-

cio de Aviación Militar a finales del año 1927, dos militares extranjeros los tenientes Raul Thorbald (Suecia) y Knud Clauson-Kaas (Dinamarca) realizaron, en Cuatro Vientos, varios saltos de demostración con un paracaídas de apertura manual inventado por los citados oficiales.

El 1º Curso de Paracaidismo se celebró en Cuatro Vientos contando con la asistencia de un grupo de oficiales es-



Los pilotos Thorbald (Suecia) y Clauson-Kaas (Dinamarca) realizan en Cuatro Vientos varios saltos de demostración.

(3) El Brigadier General William Mitchell, "Billy", (1879-1936) fue uno de los creadores de la Fuerza Aérea norteamericana. Cuando en el año 1917 el Air Service norteamericano fue enviado a Francia, Billy Mitchell era uno de los comandantes. Hombre de acción, mandó y voló con la primera patrulla norteamericana que se adentró en las líneas enemigas, así como diseñó y participó en las primeras misiones de bombardeo sobre la retaguardia contraria. Creador de su conocida doctrina de empleo, en el año 1920 aventuró una sorprendente y trágica hipótesis al afirmar que "los japoneses atacarían Pearl Harbour por sorpresa, utilizando portaviones que llegarían por el Norte un día de domingo por la mañana".



Componentes del primer curso de paracaidismo en Cuatro Vientos. De izquierda a derecha, de arriba a abajo: Carlos Tourné, José Gamiz, Isidoro López de Haro, González Marcos, Angel Chamorro, Angel Pastor, Carlos de Haya, R. Gómez Jordana, José Méndez Parada, Arturo Álvarez-Buylo y Luis Rambaud.

pañoles muchos de los cuales alcanzarían fama, por distintos motivos, en sus respectivas carreras profesionales. El curso, coordinado por el piloto capitán de Artillería José Méndez Parada, se desarrolló con gran seguridad y brillantez, siendo calificado por la Superioridad como un éxito.

Dos años después, el día 7 de marzo de 1930, el capitán Méndez Parada se mató cuando, realizando un vuelo en avión DH-9, surgió una avería que justificaba saltar por lo que ordenó al soldado que le acompañaba que se lanzara. Éste, al salir, se quedó trabado en el empenaje de cola lo que obligó al piloto

a maniobrar para desengancharle, entrando a continuación el avión una barrera que finalizó contra el suelo, muy cerca de la fábrica Loring, resultando Méndez Parada carbonizado (4).

Con más entusiasmo que experiencia, un grupo de oficiales de Aviación participó en la fiesta que se celebró en el aeródromo de Barajas el mes de junio de 1935, saltando con paracaídas *Sampere* desde un Fokker VII de LAPE pilotado por Ruano. Fue la primera exhibición pública de lanzamiento de paracaídas en España y uno de los saltadores, el general Luis Serrano de Pablo, ha dejado escrito que nunca olvidó el viento que le arrastró hasta la orilla del río Jarama y la tremenda costalada que se dio sobre unos gigantescos cardos que le amargaron el aterrizaje.

Todos los pilotos militares españoles volaron con paracaídas resultando su uso, con algunos fallos, fue muy beneficioso. Sólo dos anécdotas de muy diferentes asociadas al paracaídas. El piloto Félix Álvarez Arenas que se vio obligado a saltar sobre el pueblo de

(4) Una descripción detallada del accidente que costó la vida al capitán José Méndez Parada se encuentra en el expediente, C-10494, custodiado en el Archivo Histórico del Aire, Villaviciosa de Odón (Madrid).



El piloto italiano Torquines Greco realizó varios saltos de demostración en Barcelona (en la foto) y en Madrid.



Primera exhibición pública de lanzamiento en paracaídas en España en Barajas (junio de 1935) desde un Fokker VII de CLASSA pilotado por Ruano. De izquierda a derecha: Lapuente, del Valle, Seibane, Gautier (reserva), Álvarez Cadórniga, Fernández Suárez, Álvarez Sánchez, Méndez Iriarte y Serrano de Pablo.

Coslada caía sobre una mujer medio paralítica sentada en la acera de su casa que, al ver lo que se le venía encima, salió corriendo. En el otro caso, con resultado dramático para el interesado Cipriano Rodríguez Díaz, durante un combate durante la Guerra Civil al ser alcanzado su avión y tener que saltar, como fuera mal atado se desprendió del paracaídas estrellándose contra el suelo. Excepto fallos muy concretos, durante la guerra los paracaídas salvaron muchas vidas en ambos bandos.

Finalizada la contienda, por decreto de fecha 9 de noviembre de 1939 y en el marco de la organización que del Ejército del Aire realizó Yagüe, se creó una bandera especial de paracaidistas incorporando la idea de utilizar el paracaídas como un medio de alcanzar la retaguardia enemiga. Esta unidad, al mando del comandante Zayas Bobadilla con base en Cuatro Vientos, llegó a encontrarse en una situación de atroz carencia de medios (instalaciones, personal, aviones y organización), tan extrema que languideció hasta disolverse, quedando todo en lo puramente nominal.

En el año 1941 el comandante José Muñoz Jiménez, Jefe de la 3ª Sección en el Ministerio del Aire (Operaciones) y el teniente Ramón Salas Larrazábal de la 4ª Sección, desarrollaron un proyecto de creación de una unidad de paracaidistas que ellos, en principio, pensaron como Infantería del Aire. Este proyecto quedó aparcado debido a que, aquel mismo año, ambos se integraron en la 1ª Escuadrilla Expedicionaria a la URSS. Muñoz murió y Salas, a su re-

greso, pasó a la Academia de Tropas, primero como alumno y después como profesor.

En el año 1945 desde la Academia de Tropas, Salas revisó y actualizó su proyecto con la idea de presentarlo al Ministro del Aire. Bien informado, el Ministro autorizó el proyecto de Salas creándose, finalmente, la 1ª Bandera de la 1ª Legión de Tropas de Aviación que fue, en principio, una bandera con carácter experimental para promover el paracaidismo. Funcionando con escasos medios, las primeras vacantes se cubrieron con los capitanes, Salas, Alario, Echevarría, Villalaín y Pastor.

Fue al año siguiente cuando Salas, que estaba reclutando personal de su confianza, habló con el teniente Antonio Linares, lo que motivó su ingreso en la 1ª Bandera de la 1ª Legión de Tropas. Se trataba de crear una auténtica Bandera Paracaidista y, aquel mismo año 1946, Salas fue nombrado Jefe. En enero de 1947, la nueva unidad se independizó de la 1ª Legión con el nombre de 1ª Bandera de Paracaidista con base en Alcalá de Henares (Madrid). Se veía que esta vez iba en serio.

El mes de febrero de 1947, Salas, Villamil y Corral, viajaron a Córdoba (Argentina) para realizar el curso en una escuela militar y habilitarse como instructores. Con el curso prácticamente terminado, Salas regresó antes para, en compañía de otros oficiales, buscar un buen emplazamiento para la Escuela, eligiendo el aeródromo de Alcantarilla (Murcia) donde se estaba liquidando el Grupo de Escuelas de Levante.

Alcantarilla gozaba de buenas condi-

ciones meteorológicas y estaba bien situado para establecer la escuela, que empezaría a funcionar bajo la dirección de Salas. La Bandera, al completo, se trasladó a Alcantarilla para realizar el 1º curso, comenzando las clases el mes de septiembre de 1947 con 174 alumnos, todavía con grandes carencias de material.

Disponían de un Ju-52 y un Savoia-81 pero no llegaban los paracaídas, por lo que Salas, que sabía que en el INTA tenían una docena de paracaídas con algunos defectos que requerían una segunda prueba, se presentó con una camioneta y, sin más historias, se los llevó a la Escuela. Con dos viejos aviones y



diez paracaídas (dos habían sido desechados) todo estaba preparado esperando el gran momento de los primeros saltos, que se había fijado para el 23 de enero de 1948.

Por fin llegó el ansiado día que no amaneció muy bueno. Había una situación de baja presión, nublado, viento del suroeste con una intensidad de 12 km/hr y rachas de 25, la humedad 63% y la presión atmosférica 995 milibares. *En relación con las condiciones meteorológicas que, obviamente, no eran óptimas, el coronel Linares comenta: El entusiasmo era mayor que el miedo por lo que el viento, al límite de lo permitido, no consiguió abortar la misión.*

TÍTULO DE CAZADOR PARACAIDISTA	ORDEN DE LOS PRIMEROS SALTOS
1. Ramón Salas Larrazábal	Echevarría Salas
2. Javier Alario Saubot	
3. Joaquín Echevarría Bengoa	
4. Alfonso Villalain Linaje	Villalain
5. Ramón M ^o López López	
6. César Mosquera Leirado	Mosquera
7. Luis Irigoyen Yurrita	Irigoyen
8. José Pérez Ramos	Pérez Ramos
9. Antonio Linares Mohedano	Linares
10. José Pastor Espinosa	Pastor
11. José Elboj López	Elboj
12. Manuel Maseda Gracia	Maseda Galache Provencio

Madrugaron, oyeron misa, comulgaron y después se vistieron con el equipo de salto, todavía mejorable. Como un extra, ya que cabe pensar que no sería reglamentario, llevaban “un detente” de los que se utilizaron mucho en la guerra, consistente en una imagen del Corazón de Jesús bordada en paño que les había proporcionado Laly Salas y que se pusieron bajo la camisa, colgante al cuello, con la inscripción “Detente Bala”. También como extra, muchos se habían puesto una faja porque se decía que con los saltos las tripas se revolvían.

El coronel Linares sonríe al afirmar que, *como su esposa no utilizaba faja*



El capitán José Méndez Parada preparándose para iniciar un vuelo.



Todos los pilotos volaron con paracaídas con el resultado de muchas vidas salvadas (foto Histoire de L'Aeronautique, pág. 563).

se buscó una de las de enrollar que, bien apretada, le fue bien a los riñones y en cuanto a las tripas no sintió nada. Cuenta también que cuando arrojaron un muñeco previo a los lanzamientos, su esposa, no advertida, rezó por él.

La prueba del muñeco permitió determinar la velocidad del viento, dato necesario para la corrección de deriva antes de iniciar los saltos y, aunque el viento superaba algo los límites, la orden de lanzamiento se mantuvo en la forma prevista: Desde el avión S-81 y a 600 metros saltarían, en tres pasadas, los nueve primeros y, después, saltarían otros tres en una pasada desde el Ju-52.

Se aprecia que el coronel Linares disfruta recordando como se realizaron los saltos: *En la primera pasada el primero en saltar fue Echevarría. Yo me lancé el octavo en la tercera pasada y todo fue bien aunque el paracaídas me arrastró un pequeño tramo pero cuando me recuperé tuve la agradable sorpresa de encontrarme con mi asistente y buen amigo Juan Cárdenas, que había tenido la excelente idea de desplazarse a la*

zona de aterrizaje con una bota de buen vino a la que dimos un generoso tiento.

Y sigue narrando: *Como sólo disponíamos de diez paracaídas se había ordenado, y así se hizo, que cuando aterrizaran los primeros se plegaran rápidamente sus paracaídas para que pudieran ser utilizados por los últimos lanzadores. Es posible que hoy en día, desde la opulencia de medios que disfrutamos, no se entienda que esto pudiera ocurrir, pero fue exactamente así.* El día 5 de febrero ascendió a Capitán.

Doce oficiales tuvieron el honor de saltar aquel histórico día, de los que se facilitan dos listas, una con el número de título de Cazador Paracaidista otorgado y la otra por el orden en que se realizaron los saltos. El orden de prelación de ambas listas no coincide porque al asignar los títulos prevaleció la jerarquía, sin embargo, sabemos por Salas y Linares que el capitán Joaquín Echevarría, tuvo el privilegio de realizar el primer salto. Algo parecido ocurrió con Linares que saltó el octavo y aún ocurrieron otros casos similares.

Realizados los primeros saltos, el día 11 de febrero Gallarza (impulsor dinámico de toda actividad aeronáutica, según Salas) visitó la Escuela para expresar su satisfacción por el gran acontecimiento y felicitar y animar a todos. Como viera Gallarza que la penuria de material era asunto que se debía solucionar urgentemente prometió su ayuda inmediata, promesa que se cumplió a los cinco días con la llegada a la Escuela de cien paracaídas nuevos.

Finalizado el 1º curso, el día 11 de abril, tuvo lugar el extraordinario acontecimiento de entrega de los Títulos de Cazadores Paracaidistas a los 165 que había superado las duras pruebas. Fue un acto realmente solemne al que asistieron el Ministro Gallarza, el Jefe del Estado Mayor Longoria, el Director de Instrucción Mas de Gaminde, el Jefe del Arma de Tropas Angulo Alba y el Jefe de la Región Aérea de Levante Roberto White.

Con los nuevos paracaídas y la ilusión intacta, el mes marzo se realizó el primer lanzamiento de cargas y material, en junio se lanzaron armamento y víveres y en julio el capitán Pastor saltó con armamento y mochila.

El mes de agosto, la 1ª Bandera de Paracaidistas regresó a su base de Alcalá de Henares, quedando al mando del también Cazador Paracaidista de la 2ª promoción, el comandante Mariano Gómez Muñoz, y Salas se quedó en Alcantarilla dirigiendo la Escuela. El capitán Linares se hizo cargo del Servicio de Paracaídas durante los nueve años que estuvo en la Bandera, siempre cen-



Primer emblema de los paracaidistas militares españoles en el que figura su famoso lema "Sólo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir".



Orla de la patrulla de lanzamiento del primer lanzamiento (23 de enero de 1948).

trado en la exigente preparación que exigía su empleo y viviendo experiencias de muy distinto signo.

Fueron placenteros los saltos y las comisiones en el INTA para realizar pruebas de lanzamientos con bultos o armas, y menos agradable la ocurrencia de algunos incidentes como roturas de tobillos y piernas, así como la experiencia de lanzar con paracaídas a la oveja mascota que, mal amarrada, se salió de su atalaje y, peor aún, la desgracia de algún accidente mortal. Pero su peor recuerdo lo tiene del accidente que se produjo el día 29 de septiembre de 1950.

Aquel aciago día 29 el capitán Linares tenía que realizar su salto número 21 en el transcurso de un vuelo que, en principio, se contemplaba como rutinario pero que se complicó dramáticamente. El avión, Junkers-52 T-2-124, era tripulado por los tenientes Francisco Ballesteros Ledesma (al mando) y Pablo García de Sola y Pérez-Seoane. El capitán Linares iba al mando de una patrulla de once paracaidistas.

Formando parte de una patrulla de tres aviones, el 124 ascendió en rumbo 055° hacia Guadalajara con el plan de regresar hacia la zona de lanzamiento próxima a Alcalá de Henares, pero todo se complicó por la presencia de una gran masa nubosa y lluvia que debió

sorprender a los pilotos hasta el extremo de perder el contacto visual con los otros dos aviones que, quizás más expertos, regresaron a la base orientándose por la carretera y la vía férrea a muy baja altura.

El capitán Linares, dándose cuenta de que algo anormal ocurría, entró en la cabina para decir a los pilotos: *Si no sa-*



El teniente Antonio Linares Mohedano en una foto de estudio.

ben donde se encuentran y puesto que no tienen problemas con los motores, pueden tomar altura que yo ordenaré el salto, aunque sea fuera de la zona prevista de lanzamiento. Pero los pilotos no reaccionaron, dando la impresión de estar muy agobiados y de no haberse enterado de lo que les había sugerido el capitán Linares.

A los poco minutos el copiloto, visiblemente nervioso y descontrolado, apareció en el "puro" gritando "al aire, al aire que nos estrellamos". El capitán Linares dio la orden de enganchar y saltar, comenzando el lanzamiento reglamentado que se inició por el Jefe de la Patrulla. El copiloto, muy asustado, llegó a dificultar el orden del lanzamiento de la patrulla pugnando por tirarse lo antes posible, consiguiendo hacerlo en 5° lugar. La patrulla cayó en terrenos de Camarma de Esteruelas (Madrid) y el avión se estrelló en el término municipal de Galápagos (Guadalajara).

El resumen de este lamentable accidente fue el siguiente: Antes del lanzamiento de emergencia, el piloto al mando había abandonado el avión saltando por la escotilla superior del cockpit, es decir, fue el primero en saltar sin siquiera haber alertado a la Patrulla, el mecánico Mariano Alda Nuño, el radio José García Medel y el soldado no paracaidista Carlos Ramírez Gilazaña no pu-



Estado en que quedó el Ju-52 caído en Galápagos (Guadalajara) el día 29 de septiembre de 1950.



El coronel Linares leyendo su discurso en un día de Patrona.

dieron saltar por carecer de paracaídas, pereciendo al estrellarse el avión. Al cabo paracaidista Juan Bibiloni Vives, penúltimo en el orden de salto, no se le abrió el paracaídas por falta de altura y el soldado paracaidista, Juan Henales Bona, ya no pudo saltar, muriendo ambos. En total cinco vidas truncadas (5).

Los dos pilotos fueron juzgados en Consejo de Guerra, siendo hallados culpables de no haber prolongado el

vuelo hasta agotar todas las posibilidades de salvamento de los pasajeros, de cuyas vidas eran responsables, y de no haber cumplido con sus deberes militares, siendo condenados a la pena de separación del servicio.

Coincidiendo con su ascenso en el mes de febrero del año 1956, el ya comandante Linares fue destinado a la Escuela de Automovilismo (Getafe), con un breve paréntesis para realizar el curso de aptitud para el ascenso a empleo superior en la Escuela de Especialistas de Málaga. En el año 1964 ascendió a Teniente Coronel y en el 1977 a Coronel pasando a mandar la Agrupación de Unidades y Servicios.

Por haber cumplido la edad reglamentaria, en el año 1979 fue clasificado en el Grupo B, cesando como Jefe de la Agrupación de Unidades y Servicios, en cuya situación se encontraba cuan-

do el Jefe del Estado Mayor Emiliano Alfaro le ofreció pasar destinado al Museo de Aeronáutica y Astronáutica como subdirector.

El coronel Linares dice que trabajó mucho y con ilusión en el Museo. Había mucho que hacer y él se esforzó. Recuerda que viajó al extranjero para adquirir una Moranne Saulnier y una Cigüeña, que de él partió la idea de un museo itinerante y comenta una curiosa situación que tuvo que vivir cuando consiguió que el Ejército del Aire modificara la norma de vender los aviones dados de baja como chatarra, en beneficio de que el Museo tuviera la posibilidad de recuperar, antes de venderlo, el material que le pudiera interesar para sus fines museísticos.

La anécdota se produjo cuando un civil, que era el beneficiario de la citada chatarra a precio irrisorio y que se había enriquecido con estos negocios, se presentó al coronel Linares para decirle que "con su actitud le estaba privando de su pan". No le echó a patadas porque el coronel Linares siempre ha tratado de amortizar la inversión en educación que en él hicieron sus padres, pero el citado individuo se fue bien servido. En el año 1986 pasó a la situación de "Retirado".

De su paso por la 1ª Bandera Paracaidista, como fundador de la misma y por el hecho de haber tenido la suerte de estar entre los doce primeros saltadores se siente, como el lógico, muy satisfecho. Recuerda perfectamente la emoción de los saltos, el temido balanceo producido por los antiguos paracaídas y las lesiones asociadas al llegar al suelo, de las que él sólo tuvo alguna torcedura de tobillo y una pierna rota, poca cosa si se tiene en cuenta el alto honor de haber servido en la Bandera



El general del Aire Santos Peralba y el coronel Linares.

(5) El expediente de Causa relativo a este accidente no ha podido ser consultado debido a una restricción legal, sin embargo, en el expediente P-13198 (de libre consulta) correspondiente al cabo mecánico Mariano Alda Nuño que falleció en el accidente, se encuentra, extraído de la causa 214-950, un certificado firmado por el capitán juez Pedro Romero Peláez que reproduce la sentencia recaída sobre los pilotos. Los datos, que en este trabajo se aportan sobre el accidente, provienen del citado documento.



El coronel Linares rodeado de paracaidistas en el año 1976. A su izquierda el capitán Beltrán que alcanzó el empleo de teniente general.



Autorretrato del coronel Linares. Uno de sus últimos trabajos.

Pero si la trayectoria militar del coronel Linares es admirable, no se puede soslayar su faceta artística. Como era inevitable, sus extraordinarias facultades para el dibujo artístico afloraron permanentemente a lo largo de vida y así, fue el capitán Linares el primero en diseñar tanto el emblema de la Bandera como su guión, diseños que fueron bien aceptados por el Mando.

Este guión tiene una curiosa historia. En el primer desfile que intervino la Bandera, el guión fue rechazado por no estar aún reconocido, pero los paracaidistas son gente tenaz de modo que, una vez iniciada la marcha, conseguían que el guión desfilara con ellos. En sucesivos desfiles siempre dispusieron de un voluntario que, dos calles más abajo, metía el guión en la formación, y así hasta que fue oficialmente admitido.

A partir del año 1952, el artista Antonio Linares obtuvo permiso como copista en el Museo del Prado donde ha realizado espléndidos trabajos. Formidable pintor en óleo, pastel, acuarela, plumilla y grabado, montó un estudio de pintura que le sirvió de entretenimiento. Siempre ha pintado por satisfacción propia o por encargo si bien, en las pocas exposiciones que ha presentado su obra, le han quitado los cuadros de las manos.

De los más de 600 cuadros que ha realizado, se siente especialmente satisfecho de un retrato de Winston Churchill que pintó por encargo de la Embajada Inglesa, del retrato de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I para el Museo del Aire, de un grabado (un caballista) que se encuentra en la Biblioteca Nacional, de un Entierro del Conde Orgaz a plumilla en el que invirtió 123 horas de trabajo, cuadro que preside el cuarto

de estar en su domicilio y, sobre todos, el retrato de su esposa.

En la actualidad disfruta de un buen vivir muy mimado por su esposa, Doña M^a Ágeda Sevillano, sus tres hijos y nietos, aunque no puede ocultar cierta

preocupación porque está perdiendo vista, lo que le impide dedicarse, como quisiera, a la práctica de la pintura. Por lo demás, es un hombre feliz, querido y respetado, que encara el último tramo de su existencia con la serenidad que da el haber vivido tanto y tan intensamente. El próximo mes de julio el coronel Linares cumplirá 90 años.



Guión de la 1^a bandera paracaidista diseñada por el capitán Linares.

BIBLIOGRAFÍA

- Francisco Díaz Roncero, *Cómo se hace un oficial piloto*, Revista Estampa, Madrid, 11-5-1930
- José Muñoz Jiménez, *Tropas paracaidistas e Infantería del Aire*, Revista Aeronáutica, Madrid, 1941
- Emilio O'Connor Valdivieso, *Paracaidistas*, Revista Aeronáutica, Madrid, 1943
- Ramón Salas Larrazábal, *Tropas del Aire*, Revista Aeronáutica, Madrid, 1947 y *El paracaidismo*, Revista Aeronáutica, Madrid, 1978
- Manuel Rocamora, *Historia de la Navegación Aérea en Barcelona*, José Porter – Editor, Barcelona, 1948
- Joaquín Madolell, *Breve y nostálgica crónica de un cazador paracaidista*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica, Madrid, 1977
- Luis Serrano de Pablo, *¿La esperanza enterrada?*, Arca de la Alianza Cultural, Madrid, 1986
- Manuel Corral Baciero, *El Paracaidismo en el Ejército del Aire*, Aeroplano nº 5, IHCA, Madrid, 1987
- Mariano Gómez Muñoz, *Memoria de la Primera Bandera de Paracaidistas del Aire*, Aeroplano nº 16, IHCA, Madrid, 1998.

25 aniversario del primer vuelo del **CN-235**

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA
Ingeniero Aeronáutico
Miembro de número del IHCA



El 11 de noviembre de 2008 se ha cumplido el 25 aniversario del vuelo inaugural del CN-235, que tuvo como escenario la Base Aérea de Getafe. Cinco lustros después de aquel acontecimiento, más de dos centenares de aviones de ese modelo salidos de sus cadenas de producción de Sevilla y Bandung dan testimonio del éxito de un avión que ahora ocupa un lugar privilegiado en el mercado de la aviación militar de transporte.

Salida oficial de fábrica del CN-235-P1 en Getafe el 10 de septiembre de 1983 (EADS CASA).



No es fácil fechar el nacimiento del CN-235. Habitualmente se cita el momento en que la española CASA y la indonesia P. T. Nurtanio decidieron colaborar en la creación de un nuevo avión que siguiera los pasos del C-212, pero en la práctica, desde unos ocho años antes, se habían estado sentando las bases que hicieron posible la rápida convergencia de ideas entre ambas industrias y facilitaron el alumbramiento del proyecto definitivo. Hemos pues de remontarnos hasta los días del primer vuelo del CASA C-212, allá por marzo de 1971, donde se encuentran las primeras raíces de las que años después nacería el CN-235, en concreto hasta el momento en que el Ministerio del Aire solicitó a Construcciones Aeronáuticas, S.A., CASA, el estudio de un avión de transporte militar de características STOL (*Short Take-Off Landing*), algo que había sido anticipado a los directivos de la empresa durante una conversación informal por el entonces ministro del Aire, teniente general Julio Salvador Díaz-Benjumea.

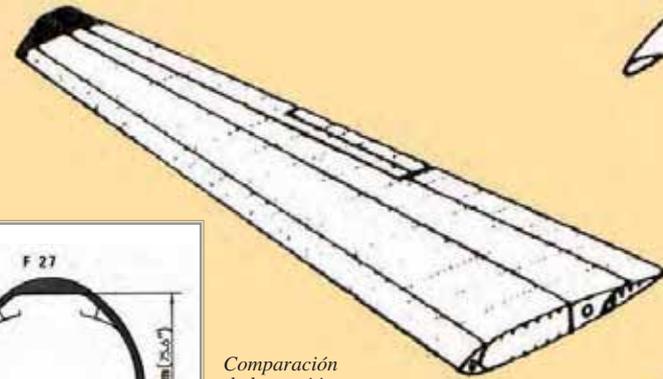
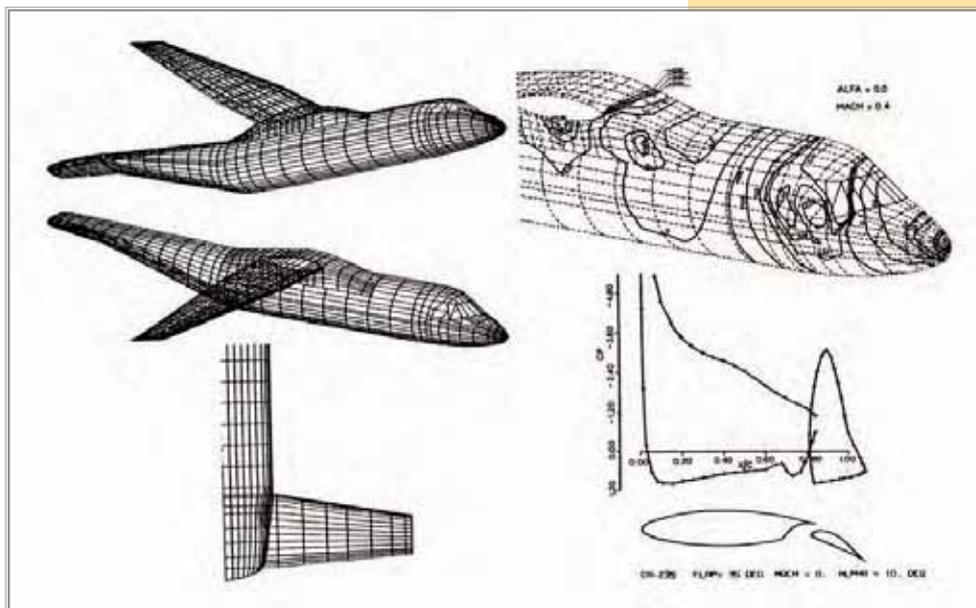
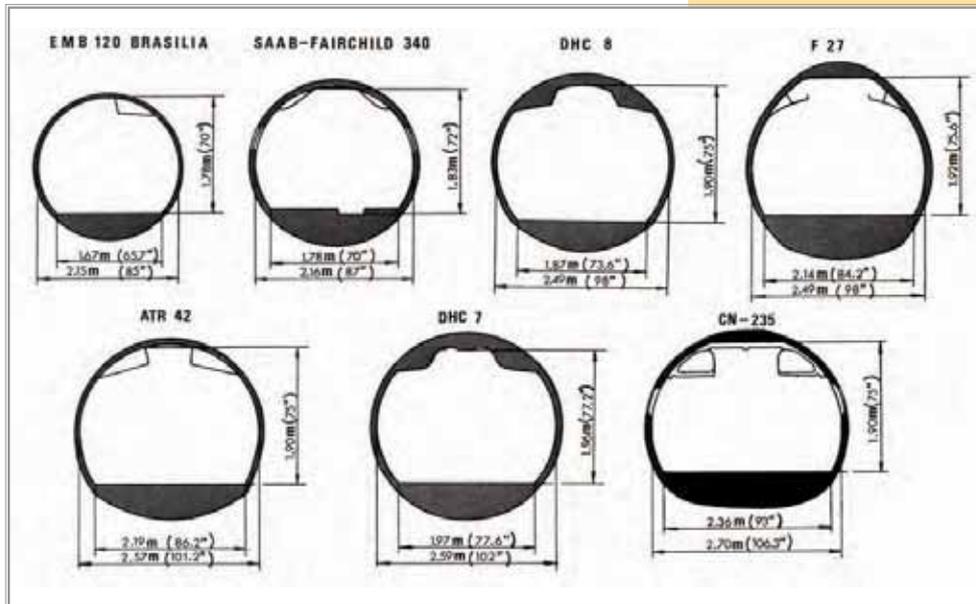
CASA respondió raudamente con la presentación al Ministerio del Aire en mayo de 1971 del C-214 (conocido durante unos días como C-213), un bimotor turbohélice presurizado de 4.000 kg de carga de pago que no satisfizo las pretensiones del Ministerio y cuya "vida" fue de poco más de un mes, puesto que fue sustituido en junio de 1971 por el CASA C-401, un cuatrimotor STOL también presurizado. El C-401 fue cancelado en junio de 1974 tras ser protagonista de un importante proceso evolutivo fruto de la intensa actividad de diseño desarrollada a lo largo de sus tres años de vida. Había nacido con un peso máximo de despegue de 18.750 kg y una carga de pago de 5.500 kg y era, en el momento de su terminación, un avión de 6.500 kg de carga de pago y 25.000 kg de peso máximo de despegue —limitado a 22.000 kg en operación STOL—. El CASA C-401 había sido incluido en el Tercer Plan de Desarrollo, instaurado por la Ley 22/1972 de 10 de mayo de 1972 (BOE nº 113 de 11 de mayo), bajo el epígrafe de "Avión STOL para la Defensa" con una asignación presupuestaria de 661,8 millones de pesetas.

De la mano de Portugal CASA había conseguido ya la primera venta del C-212 al exterior semanas antes de la cancelación del C-401. La Dirección Comercial de CASA, de reciente creación, había emprendido con el C-212 una campaña de ventas en el extranjero que iba a convertir a ese sencillo bimotor en el éxito que todos bien conocen hoy. Dentro de esa actividad comercial, se identificó en un momento dado la conveniencia de crear un avión complementario de mayor tamaño. La Dirección de Proyectos realizó diversos estudios, una parte de los cuales partían del propio C-212 modificándole en mayor o menor cuantía, pero otros iban más allá, porque se movían en parámetros más drásticos como emplear tren retráctil y un ala rediseñada —un avión nuevo a efectos prácticos—. En todo caso no se partía de cero, porque los estudios realizados para el C-214 y sobre todo la gran cantidad de trabajo invertido en el prematuramente fenecido C-401, un avión ya complejo y en el que se contó con la ayuda de Dassault y MBB, habían dejado un volumen de datos y experiencias al respecto no precisamente banales. El problema recurrente en la búsqueda del avión complementario del C-212 era el prohibitivo coste que arrojaban una tras otra las configuraciones más prometedoras, fuera por el momento del alcance de las finanzas de CASA.

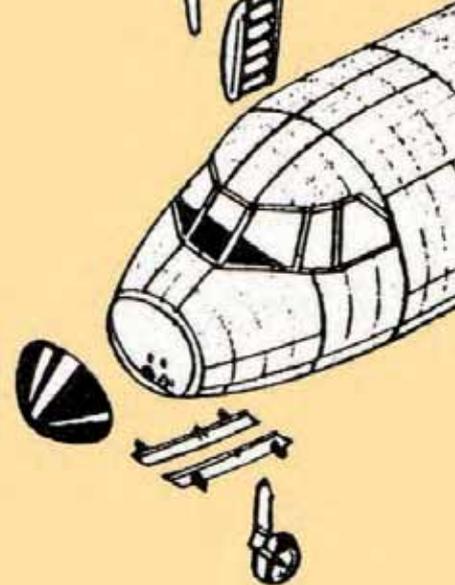
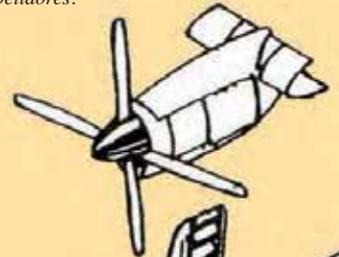
Entre tanto Indonesia se había convertido en el segundo país extranjero comprador del C-212. Ahora bien, en torno a esa operación había bastante más que una simple venta de aviones. A través de P. T. Gading Mas, Indonesia había firmado en Munich con CASA el 27 de septiembre de 1974 un acuerdo de colaboración industrial. Su primer fruto iba a ser

la compra el 16 de noviembre siguiente de tres aviones C-212-C4 –la que fue primera versión civil del C-212– para Pelita Air Service, filial de P. T. Gading Mas, pero el objetivo último del acuerdo era la concesión de la licencia para la producción del C-212 en Indonesia por parte de P. T. Nurtanio, la industria aeronáutica de aquel país insular, que se formalizó en otro contrato signado el 29 de enero de 1975.

La liberalización del transporte aéreo estadounidense decretada por el Airline Deregulation Act, aprobado por el Congreso el 24 de octubre de 1978 y sancionado por el presidente Carter cuatro días más tarde, produjo una auténtica revolución. El mal llamado “tercer nivel”, embrión de la aviación regional, tomó carta de naturaleza. Muchas compañías pequeñas nacieron muy pronto a la sombra de la Liberalización –en su mayor parte hubieron de cerrar pocos años después o fueron absorbidas por las grandes compañías aéreas– y crearon una importante demanda de aviones ligeros, de pequeño tamaño, capaces de transportar pasajeros entre los aeropuertos principales y los pequeños aeropuertos regionales y locales. Ese fenómeno supuso que la versión civil del

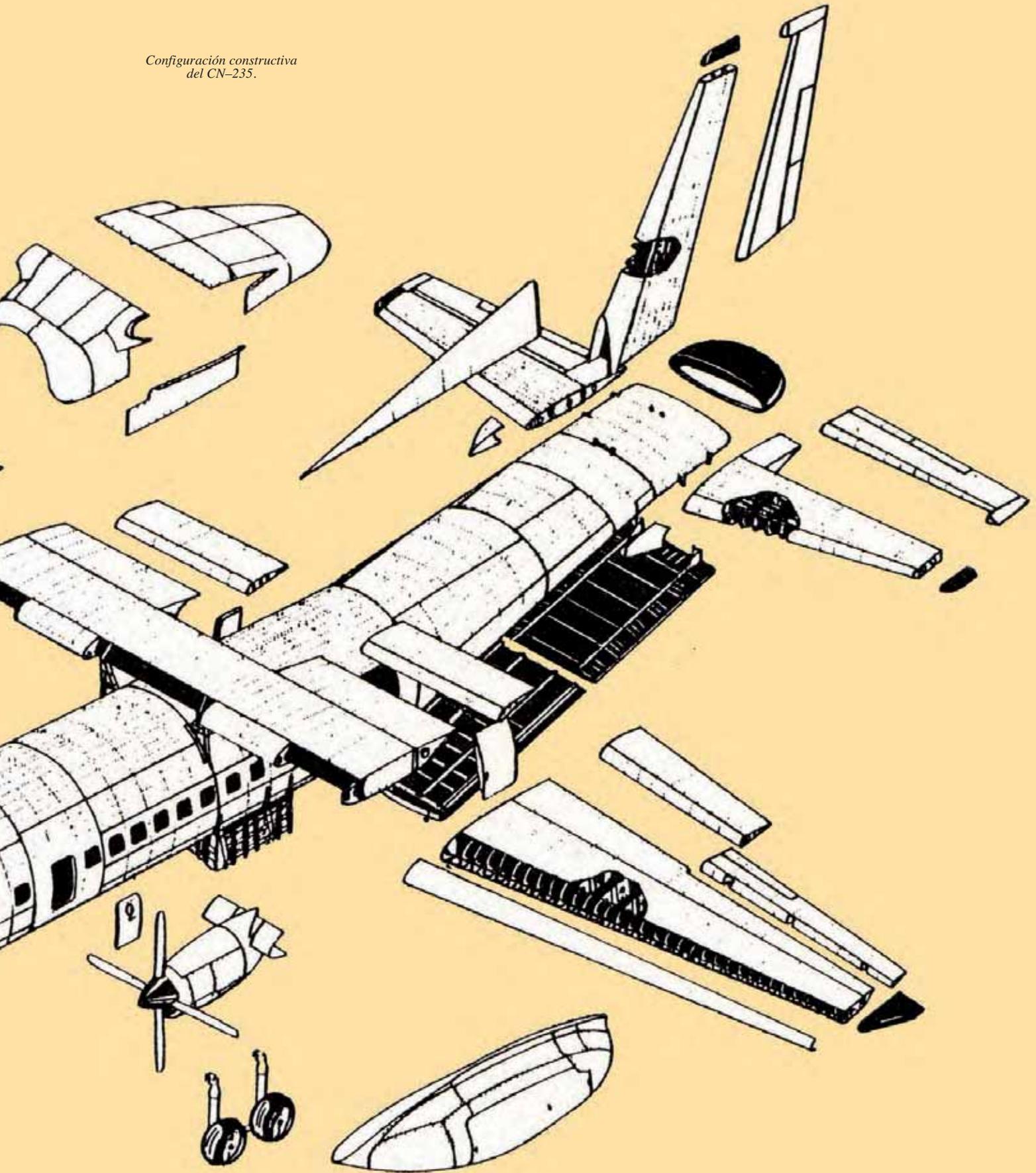


Comparación de la sección transversal del CN-235 con los aviones competidores.



El CN-235 fue el primer avión desarrollado por CASA con CAD/CAM.

*Configuración constructiva
del CN-235.*



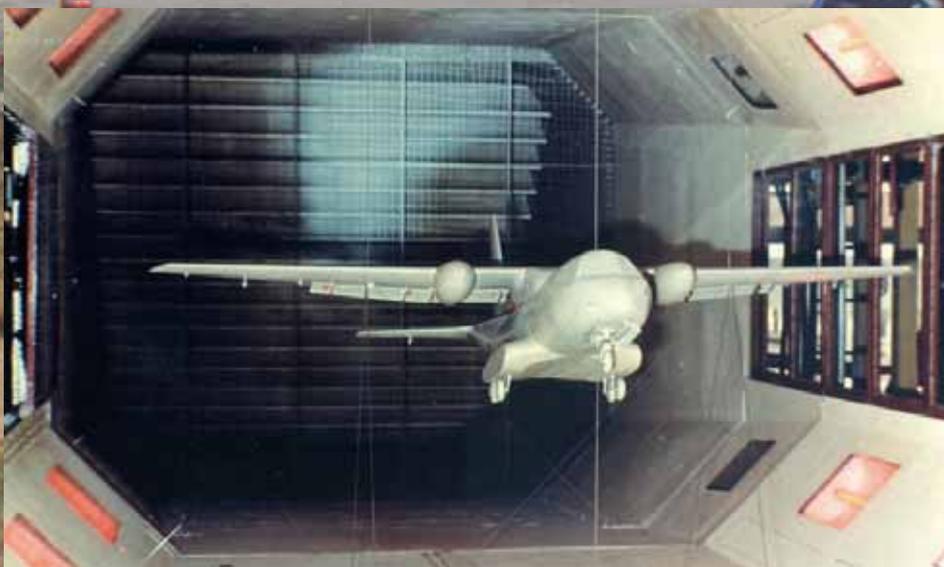
C-212 y otros aviones de su nivel encontrarán en Estados Unidos un mercado que años antes nadie podía haber imaginado. Sin embargo la respuesta de los fabricantes de aviones ante el nuevo panorama abierto de par en par fue rápida; pusieron manos a la obra para crear aviones específicos que aportarían mayor confort y mayores velocidades de crucero. Esa segunda generación de aviones iba a relegar pronto a los modestos aviones que habían adquirido aquellas principiantes compañías en ausencia de otras opciones. A esta nueva generación pertenecían los turbohélices Saab 340 (1983), ATR42 (1984), Dash 8 (1983), Shorts 360 (1981) y Embraer Brasilia (1983) que enseguida sumaron ventas.

CASA observaba de cerca la situación, y enseguida comprendió que el éxito inicial de CASA con el C-212 en

ese peculiar mercado estaba comprometido a medio plazo. Decididamente resuelta a permanecer en un mercado de la importancia del estadounidense y a consolidarse en el resto de las áreas donde el C-212 estaba ya introducido o en vías de introducción, CASA redobló sus esfuerzos en busca de fórmulas que permitieran poner en el mercado un avión capaz de rivalizar en su momento con esa segunda generación de turbohélices. La opción de realizarlo en colaboración con otra compañía resultaba la única viable en aquel momento, y era evidente que todas las papeletas estaban en manos de la indonesia P. T. Nurtanio, porque era sabido que deseaba ampliar su nivel de conocimientos y expandir su mercado realizando un avión superior en tamaño y prestaciones al C-212, para lo que necesitaba de forma ineludible un socio que aportara fundamentalmente conocimientos y experiencia. Por si estas circunstancias no eran suficientes, allí esta-



Primer vuelo del CN-235-P1: puesta en marcha de los motores (J. A. Martínez Cabeza).



La maqueta de ensayos del CN-235 en el túnel aerodinámico del NLR (EADS CASA).



Salida de grada del fuselaje del CN-235-P1 (EADS CASA).



ba el satisfactorio desarrollo de la producción de este último bajo licencia en aquel país insular.

En 1979 se llegó a un acuerdo que se tradujo en octubre de ese año en la creación de una sociedad conjunta con sede en Madrid denominada Aircraft Technology Industries, Airtec –no Airtech como se escribió entonces y todavía se escribe en muchos textos–. Dicho acuerdo fue firmado por el presidente del Consejo de Administración de CASA, Carlos Marín Jiménez–Ridruejo, y por el presidente de la industria aeronáutica indonesia P. T. Nurtanio, Bacharuddin Jusuf Habibie. La presidencia de Airtec recayó en este último y la vicepresidencia en Carlos Marín. La participación de cada socio en el diseño y la fabricación del nuevo avión sería del 50%, con una inversión total prevista para el desarrollo de unos 80 millones de dólares.

La fase de diseño preliminar del CN-235 –C de CASA, N de Nurtanio, 2 por ser un bimotor y 35 por su capacidad nominal de pasajeros–, se realizó durante 1980 a partir del análisis detallado de tres conceptos diferentes:

- Partir del C-212, manteniendo la sección transversal de su fuselaje que sería alargado para incrementar el número de plazas
- Diseñar un nuevo fuselaje, de sección sensiblemente cuadrada, optimizada para el transporte de plataformas y contenedores de carga
- Diseñar un nuevo fuselaje, presurizado y de sección circular (la más eficiente en cuanto a soportar las cargas de la presurización)

Las dos últimas posibilidades conducían a un avión totalmente nuevo. En el primer caso sería preciso desarrollar un nuevo tren de aterrizaje, un ala como mínimo la del C-212 extensamente modificada y, con toda probabilidad, un nuevo estabilizador, pero aún así estaría muy limitado en cuanto a crecimiento. La supuesta ventaja en coste no recurrente de la sección transversal común con el C-212 era un ahorro totalmente nimio frente al coste total del desarrollo del avión. Por otra parte quedaba vetada la posibilidad de transportar cargas superiores en dimensiones transversales a las que el C-212 podía manejar.

En el CN-235 se estaba en una situación inversa con relación a la evolución del C-212. Este último había nacido como un avión militar, posteriormente adaptado –a costa de fuertes inversiones de dinero– para el mercado civil. El CN-235 estaba orientado en primera instancia hacia el mercado civil, pero en aras de la complementariedad con el



La maqueta a escala natural de la cabina del CN-235 expuesta en el Salón de Farnborough de 1982 (J. A. Martínez Cabeza).

C-212 se decidió que su diseño debería permitirle entrar en el mercado militar sin grandes dispendios.

Las exigencias del mercado civil hablaban de la necesidad de tener un fuselaje presurizado; el mercado militar demandaba la existencia de un portalón posterior. Se pensó en su momento en desarrollar un fuselaje “enteramente civil”, convertible a posteriori en militar mediante la apertura de una puerta lateral de carga en la parte delantera izquierda del fuselaje, pero se concluyó que no era una solución práctica desde el punto de vista militar, algo que pocos años después iba a comprobar “personalmente” el ATR42. Por ello se decidió que el CN-235 tendría un fuselaje con rampa y portalón en la zona presurizada. En el caso de la versión civil se emplearía un contenedor especial para los equipajes que se montaría sobre la rampa mediante un sistema de rodillos, gracias al cual podría ser cargado en el avión y extraído en muy escasos minutos. Era una solución ingeniosa y perfectamente factible, pero la presencia de un portalón presurizado en un avión exclusivamente de pasajeros no le aportaba a



El CN-235-P1 rodando motores en vísperas de su primer vuelo (EADS CASA).

priori valor añadido –los equipajes podrían ir en un departamento convencional sin problemas– y sin embargo suponía un peso innecesario y costes de mantenimiento. Por otra parte, la forma que debería adoptar el fuselaje posterior por el hecho de tener rampa y portalón suponía una cierta penalización en resistencia aerodinámica. A pesar de esos inconvenientes, los estudios realizados llegaron a la conclusión de que serían perfectamente asumibles para la mayor parte de compañías aéreas.

En definitiva, el CN-235 sería un avión presurizado, con rampa y portalón, y en tales circunstancias convenía que la sección transversal del fuselaje fuera circular o muy próxima a esa forma por sus ventajas en cuanto a soportar las cargas procedentes de la presurización. Una sección totalmente circular, tratándose de un avión que debía tener ala alta para permitir la introducción de carga o elementos rodantes por el portalón, dejaba el piso de la cabi-



Primer vuelo del CN-235-P1: ganando altura (J. A. Martínez Cabeza).



Primer vuelo del CN-235-P1: el despegue (J. A. Martínez Cabeza).

na excesivamente alto con respecto al nivel del suelo, de manera que se adoptó una solución consistente en una sección circular por encima del piso de la cabina y achatada por debajo para dejar la distancia óptima entre ese piso y el suelo.

El tren de aterrizaje principal iría unido directamente al fuselaje y el ala pasaría sin interferencia por encima de él. El ala se conectaría por sus dos largueros situados al 15% y al 55% de la cuerda al fuselaje mediante cuatro herrajes colocados en dos cuernas; ello hacía preciso emplear una carena de acuerdo entre ambos elementos de unas dimensiones importantes que fue aprovechada para disponer en su interior los paquetes de acondicionamiento de aire y presurización. El objetivo de todo ello era

que ni el tren de aterrizaje principal ni el ala afectarían al contorno interior de la cabina, que debería tener una sección constante de principio a fin. El fuselaje emplearía cuernas uniformemente espaciadas entre sí, iguales en su mayoría para abaratar y, a la vez, facilitar la instalación de los paneles y elementos del acondicionamiento interior.

Como no podía ser de otra manera, la configuración de la estructura del avión fue definida desde el punto de vista de la duplicidad de uso civil-militar. Un ejemplo notable de ella fueron los indispensables raíles de anclaje situados en la cabina. Para economizar peso y estandarizar las diferentes versiones del CN-235, esos raíles deberían ser utilizables sin modificación alguna por los asientos civiles y los militares, y por los caminos de rodillos de los previstos sistemas de manejo de cargas, tanto civiles como militares. Si se hubiera tratado de un avión exclusivamente de pasajeros, los asientos podrían haber hecho uso de sendos raíles situados en los lados del fuselaje –menos peso– y de otros dos ubicados en los pisos. Sin embargo tanto el sistema de manejo de cargas





Primer vuelo del CN-235-P1: en el aire con el C-101 de acompañamiento (EADS CASA).



Primer vuelo del CN-235-P1: rodando por la pista tras del aterrizaje (J. A. Martínez Cabeza).



Primer vuelo del CN-235-P1: los pilotos reciben la felicitación del presidente y el vicepresidente de CASA. De izquierda a derecha, José Murga Ulibarri, Guillermo Delgado-Brackembury, Enrique Guzmán Ozamiz y Carlos Marín Jiménez-Rodríguez (EADS CASA).

militar como un sistema de manejo de cargas para una versión civil carguera o convertible carga-pasajeros *Quick-Change* —que se llegó a realizar en 1991—, necesitarían cuatro caminos de rodillos —dado que el CN-235 transportaría plataformas y contenedores de 88 pulgadas de ancho—, de forma que se decidió colocar cuatro raíles equidistantes en los pisos que además servirían para el apoyo y fijación de estos últimos. La sección transversal finalmente adoptada para el fuselaje, era excelente para el transporte de pasajeros, filas de cuatro asientos en fondo con una buena altura en el pasillo y con la posibilidad de disponer de compartimentos laterales para equipajes de mano de excelente capacidad, mientras que en la versión militar o carguera suponía un adecuado compromiso porque se podrían llevar plataformas estándar con un buen aprovechamiento del volumen admitido por ellas.

Se decidió que la presurización del CN-235 permitiera una altura de crucero de 15.000–20.000 pies, pudiendo llegar

hasta los 25.000 pies, para mantener el peso del fuselaje en valores aceptables. Además, los vuelos de corto alcance para los que se iba a diseñar hacían escasamente necesaria una elevada altura de crucero. Su tren retráctil le permitiría operar en terrenos no preparados y los mandos de vuelo serían de acción directa. Y en cuanto a cifras concretas, su peso máximo de despegue ascendería a 13.000 kg; su capacidad sería de 34–38 asientos; la carga máxima de pago sería de 4.500 kg; el alcance oscilaría entre 950–1.850 km; la velocidad de crucero estaría en 460 km/h y podría operar desde pistas inferiores a 1.000 m. El precio unitario estimado en principio era de 3,8 millones de dólares por unidad.

La selección del motor constituyó un proceso muy meticuloso. Sobre la mesa estaban varias opciones, los Garrett TPE331X y TPE331-I 5R de 1.200 y 1.645 SHP; los General Electric CT7-5 y CT7-7 de 1.600 y 1.700 SHP; y los Pratt & Whitney PT6A-65, PT7A-1R y PT7A-2R de 1.230, 1.500 y 1.700 SHP. La decisión final recayó en el General Electric CT7-7 que llevaría hélice Hamilton Standard 14RF-3, porque suponía un compromiso aceptable por su configuración de doble eje y por la experiencia previa (como CT7 ó T700) acumulada en los helicópteros McDonnell Douglas AH-64

Apache; Sikorsky UH-60 Black Hawk y SH-60B Sea Hawk; y Bell 214ST. El motor número 2 —el derecho— sería equipado con un sistema de freno de hélice que permitiría, cuando fuera necesario, emplearlo ejerciendo funciones de APU (*Auxiliary Power Unit, unidad auxiliar de potencia*).

A comienzos de 1981, una vez concluido el diseño preliminar del CN-235, se lanzó la fase de diseño detallado. El trabajo se abordaría con la creación de sendos equipos mixtos de ingeniería. Una parte del personal de la Dirección de Proyectos de CASA se desplazó hasta las instalaciones de P. T. Nurtanio en Bandung, mientras parte del personal de la Oficina de Proyectos de la firma indonesia se desplazó a Getafe. Obviamente en aquella época no se disponía de los medios hoy habituales y rutinarios para abordar un trabajo de ingeniería tan complejo como es el desarrollo de un avión, por lo que el intercambio de información entre ambas oficinas conjuntas de diseño, separadas por algo más de 12.000 km de distancia, era un apartado crítico que se solventó con eficacia dadas las circunstancias con ayuda del fax, las empresas de transporte internacional urgente y los frecuentes viajes del personal de ambas compañías entre España e Indonesia.

Con el CN-235 CASA dio sus primeros pasos en el diseño



Primer vuelo del CN-235-P1: listo para ser remolcado de vuelta al TMD (J. A. Martínez Cabeza).





El segundo prototipo CN-235-P2 configurado como versión de patrulla marítima desarrollada en Indonesia, llevado por P. T. Nurtanio al Salón de Le Bourget de 1993 (J. A. Martínez Cabeza).

gráfico CAD/CAM (*Computer Aided Design/Computer Aided Manufacturing*) empleando entonces un ordenador VAX 11/750 aplicado especialmente a la definición geométrica de sus formas externas. Además en el trabajo participaron de manera decisiva los ordenadores IBM 370, IBM 1130 e IBM 4341.

Después de profundos estudios se había concluido que el perfil aerodinámico del ala del CN-235 debería ser el mismo del ala del C-212, es decir, el NACA 653-218. La validación de la forma adoptada para el CN-235 se apoyó en los ensayos en túnel aerodinámico realizados en las instalaciones del NLR (*Nationaal Lucht-en Ruimtevaartlaboratorium*) holandés que concluyeron en agosto de 1981 y se complementaron posteriormente en España con otra campaña para evaluar el comportamiento a bajas velocidades. Las principales conclusiones extraídas se refirieron a la necesidad de modificar las formas de las carenas del tren y de la unión ala-fuselaje para reducir resistencia aerodinámica. En cuanto al diseño de la estructura, el avión sería construido haciendo uso extensi-

vo de aleaciones convencionales, relegando el empleo de materiales compuestos a las carenas, extremo posterior del fuselaje y a zonas de los flaps y alerones. Por aquella época CASA estaba profundizando en la aplicación de los materiales compuestos y, en especial, de la fibra de carbono, pero aún era pronto para emplearlos más extensamente en el CN-235, pensando en que podrían suponer demoras en la certificación. Existía no obstante el propósito de ampliar el uso de materiales compuestos en él en un futuro, como así se hizo.

Airtec solicitó la certificación del CN-235 a la FAA (*Federal Aviation Administration*) estadounidense en diciembre de 1981, una vez que el avión estaba en el estado de definición adecuado. Ello daba de plazo hasta diciembre de 1986 para conseguir el certificado de ese organismo, fecha en la cual, de no haberse podido lograr, sería precisa una nueva solicitud y cumplir con las revisiones de las normas que se hubieran introducido hasta entonces.

Versiones del CN-235

	CN-235 SERIE 10	CN-235 SERIE 100	CN-235 SERIE 200	CN-235 SERIE 300
				
motor	CT7-7A	CT7-9C	CT7-9C	CT7-9C3
potencia	1.700 SHP	1.750 SHP	1.750 SHP	1.750 SHP
peso máximo de despegue v. civil	14.400 kg	15.100 kg	15.800 kg	15.800 kg
certificación DGAC	22 de agosto de 1986	18 de diciembre de 1990	septiembre de 1991	30 de diciembre de 1998
certificación FAA	3 de diciembre de 1986	21 de febrero de 1992	13 de marzo de 1992	30 de diciembre de 1998
peso máximo de despegue v. militar	14.400 kg	16.500 kg	16.500 kg	16.500 kg
certificación DGAM/INTA	21 de diciembre de 1986	4 de junio de 1990	noviembre de 1991	3 de diciembre de 1998
primer avión de serie	C001	C016	C029	C130
(primer vuelo)	(19 de agosto de 1986)	(30 de marzo de 1989)	(20 de marzo de 1990)	(16 de julio de 1998)



El CN-235-P1 llevado por CASA al Salón de Farnborough de 1992 como demostrador de la versión de patrulla marítima desarrollada en España (J. A. Martínez Cabeza).

La presentación oficial del CN-235 tuvo lugar en el Club de Prensa de Madrid el 7 de mayo de 1981. Desde el principio se había dado a la creación de Airtec y a la evolución del programa un amplio relieve, no sólo industrial, también político. Por esa razón en aquella ocasión compareció una amplia representación de CASA y de P. T. Nurtanio, acompañada

El CN-235-P1, convertido el prototipo del CN-235 Serie 100 despegando de Getafe para realizar el primer vuelo de esa versión el 1 de febrero de 1988 (EADS CASA).



por los embajadores de España en Indonesia y de Indonesia en España. Allí estuvieron presentes Enrique Guzmán Ozamiz, presidente del Consejo de Administración de CASA; Carlos Marín Jiménez-Riduejo, vicepresidente ejecutivo de CASA y vicepresidente de Airtec; Alberto Elvira, director de Programas de CASA; José Luis López Ruiz, director de Proyectos de CASA; Pablo Bergia, director Comercial de CASA; Sutadi Suparlan, director de Fabricación de P. T. Nurtanio; O. Diran, director de Proyectos de P. T. Nurtanio; y James Nye de General Electric.

Allí se puso enseguida de manifiesto que el objetivo primordial del CN-235 era la entrada en el mercado civil. De acuerdo con lo indicado a los medios, los estudios de merca-

do realizados habían dado como resultado que en 1984-1994 la demanda mundial de aviones en el segmento de las 15-60 plazas sería de 3.500 unidades, de las cuales 1.800 serían de 30-40 plazas. En Estados Unidos el mercado previsto era de 1.300 aviones (el 37% aproximadamente de ese total), con 700 de ellos en la zona de 30-40 plazas. El CN-235 aspiraba a conseguir del 15 al 20% de ese mercado civil, es decir, 360 unidades, y se calculaba que de ellas 30 serían para el mercado español y un centenar al mercado interior indonesio. El énfasis que Airtec puso en la versión civil del CN-235 iba a tener su muestra más espectacular en la presencia de una maqueta a escala natural de su cabina completa en un lugar privilegiado de la exposición aeronáutica de Farnborough en su edición correspondiente al año 1982.

En el mercado militar, los estudios en cuestión habían indicado que la demanda de un avión como el CN-235, con 4.000 kg de carga de pago, sería en idéntico período de tiempo de 600-650 unidades, de las cuales el avión de Airtec aspiraba a conseguir un 40% de cuota de mercado, es decir, 240 unidades. En otras palabras, entre el terreno civil y el militar, las expectativas de mercado que se preveían entonces para el CN-235 eran de 600 unidades.

El desarrollo en serie del programa CN-235 se haría con dos cadenas de montaje final -FAL, *Final Assembly Line*-, una en España (Sevilla) y otra en Bandung. La distribución del mercado entre ambas compañías asignaba Europa y América a CASA, mientras que a P. T. Nurtanio le correspondían Indonesia y Asia; el mercado restante se repartiría conforme a las posibilidades de cada una. La producción de los grandes subconjuntos para ambas cadenas estaba repartida a un 50%, tal y como se había previsto en la fundación de Airtec. CASA construiría, para todos los aviones, la sección central del ala -plano medio-, el fuselaje central y el fuselaje de proa, con el tren de aterrizaje incluido. P. T. Nurtanio haría lo propio con las semialas exteriores, el fuselaje posterior y los estabilizadores. Se construirían sólo dos prototipos, uno en Getafe y otro en Bandung. De acuerdo con el calendario establecido, la presentación oficial de ambos prototipos tendría lugar en Getafe y Bandung (salvando la dife-

rencia horaria) el 1 de septiembre de 1983, siendo el prototipo español el primero que volaría el 3 de octubre siguiente. La certificación estaba prevista para mediados de 1984; y la entrega al primer cliente quedaba fechada en el 1 de octubre de 1984.

La fabricación de piezas para el primer prototipo CN-235 –que fue designado CN-235-P1– comenzó en mayo de 1981. En mayo de 1982, un año más tarde, comenzaron a enviarse subconjuntos estructurales entre ambas compañías para el montaje de los prototipos. CASA tenía ya concluido en diciembre de 1982 el fuselaje de proa del CN-235-P1 y al mes siguiente ya había hecho lo propio con el fuselaje central. El montaje de ambos prototipos comenzó el 9 de mayo de 1983 y en agosto se procedió a las pruebas funcionales.

Para la realización del montaje final de su prototipo, CASA había erigido en Getafe el llamado TMD –Taller de Modificaciones y Desarrollo–. P. T. Nurtanio construyó para la producción del CN-235 su complejo Nurtanio II en Bandung. Los ensayos de fatiga se realizaron en el Centro de Desarrollo Tecnológico del Gobierno Indonesio ubicado en Sebang, 30 km al sureste de Yakarta, en su laboratorio de ensayos estructurales inaugurado en septiembre de 1981. Los ensayos estáticos se hicieron en Getafe y concluyeron en julio de 1983.

El 10 de septiembre de 1983, con bastante fidelidad al calendario que se había fijado meses atrás, realizaban su salida oficial de fábrica –*rollout* en el argot– ambos prototipos CN-235. El despliegue que había acompañado hasta entonces al desarrollo del CN-235 dio paso en aquel acto a una excepcional solemnidad. Como paso previo, S.M. el Rey Don Juan Carlos recibió en audiencia a Enrique Guzmán Ozamiz, presidente del Consejo de Administración de CASA, y al vicepresidente de P. T. Nurtanio, Harsono Pusponegoro. La ceremonia en Getafe contó con la presencia de S.A.R. la Infanta Doña Elena, que actuó como madrina del CN-235-P1 en

cuya proa, a ambos lados, figuraba su nombre. En el caso de P. T. Nurtanio, el prototipo CN-235-P2 allí construido, bautizado con el nombre de *Tetuko* –una deidad de la mitología indonesia–, fue objeto de una ceremonia equivalente presidida por el presidente de Indonesia, general Haji Mohammad Suharto.

El primer prototipo CN-235, con matrícula ECT-100, salió aquel día del TMD pintado en su mitad izquierda con la librea de la compañía española Aviaco y en su mitad derecha con la librea de la compañía puertorriqueña Prinair, porque a ambas compañías se las había distinguido con el carácter de clientes lanzadores. En esa fecha la cartera de pedidos y opciones presentada por CASA y P. T. Nurtanio mostraba 106 encargos en firme y 23 opciones, una cifra respetable cuyo desglose se refleja en la tabla que se adjunta.

Una vez concluida la ceremonia, el CN-235-P1 retornó al TMD donde continuarían las tareas de preparación que deberían culminar en su primer vuelo. La fecha prevista del 3 de octubre pasó sin que el avión estuviera listo, pues el desarrollo de los acontecimientos había obligado a reconfigurar el calendario retrasando el vuelo inaugural del orden de un mes. Finalmente con escasos días de antelación se fijó la fecha para el viernes 11 de noviembre, siempre y cuando las condiciones atmosféricas no lo impidieran.

A primera hora de la mañana de ese día, amanecido un tanto gris por causa de un manto de nubes medias y altas que a ratos dejaban paso a un Sol velado –pero desde luego no amenazadoras para el acontecimiento que iba a tener lu-



El CN-235-P1 fue retirado de vuelo con 3.076 horas y 2.249 aterrizajes y está en exposición como pieza de museo en la factoría de San Pablo de EADS CASA (Antonio Viola, EADS CASA)

gar-, el CN-235-P1 fue remolcado pausadamente desde el interior del TMD hasta la familiarmente llamada "brújula", una plataforma circular cercana a la pista 05-23 de Getafe, suficientemente alejada de interferencias electromagnéticas, usada para calibraciones de instrumentos -y con frecuencia para aparcamiento momentáneo de aviones, cual era el caso de los "Super Guppies" de Airbus-. Una vez dejado allí, el avión fue objeto durante un largo rato de las pertinentes verificaciones prevuelo. Huelga decir que el tiempo transcurría muy lentamente para los empleados de CASA que tenían oportunidad de observar el desarrollo de los acontecimientos y para el presidente y la plana mayor de la empresa, que habían hecho acto de presencia en Getafe.

Por fin José Murga Ulibarri y Guillermo Delgado- Brackembury, los pilotos que debían tripular el CN-235-P1 en esa significativa ocasión, abordaron el avión y tras unos minutos de últimas comprobaciones procedieron a poner en marcha sus motores. Eran alrededor de las 10 de la mañana cuando el CN-235-P1 iniciaba la rodadura saliendo de la brújula por su pista de acceso para tras girar a la izquierda entrar en la pista 23 de Getafe, de la que a las 10:10 despegó tras una corta carrera. Ya en el aire y estabilizado el avión se procedió por parte de los pilotos, tal y como es habitual en los primeros vuelos, a la evaluación de la controlabilidad del avión y de su comportamiento; 1 hora y 50 minutos más tarde el primer CN-235 regresaba a Getafe sin novedad y era acogido con entusiasmo por todos los presentes. Cuatro años después del nacimiento de Airtec el CN-235 había surcado el aire por vez primera y estaba listo para emprender el camino que debía conducir a su certificación.

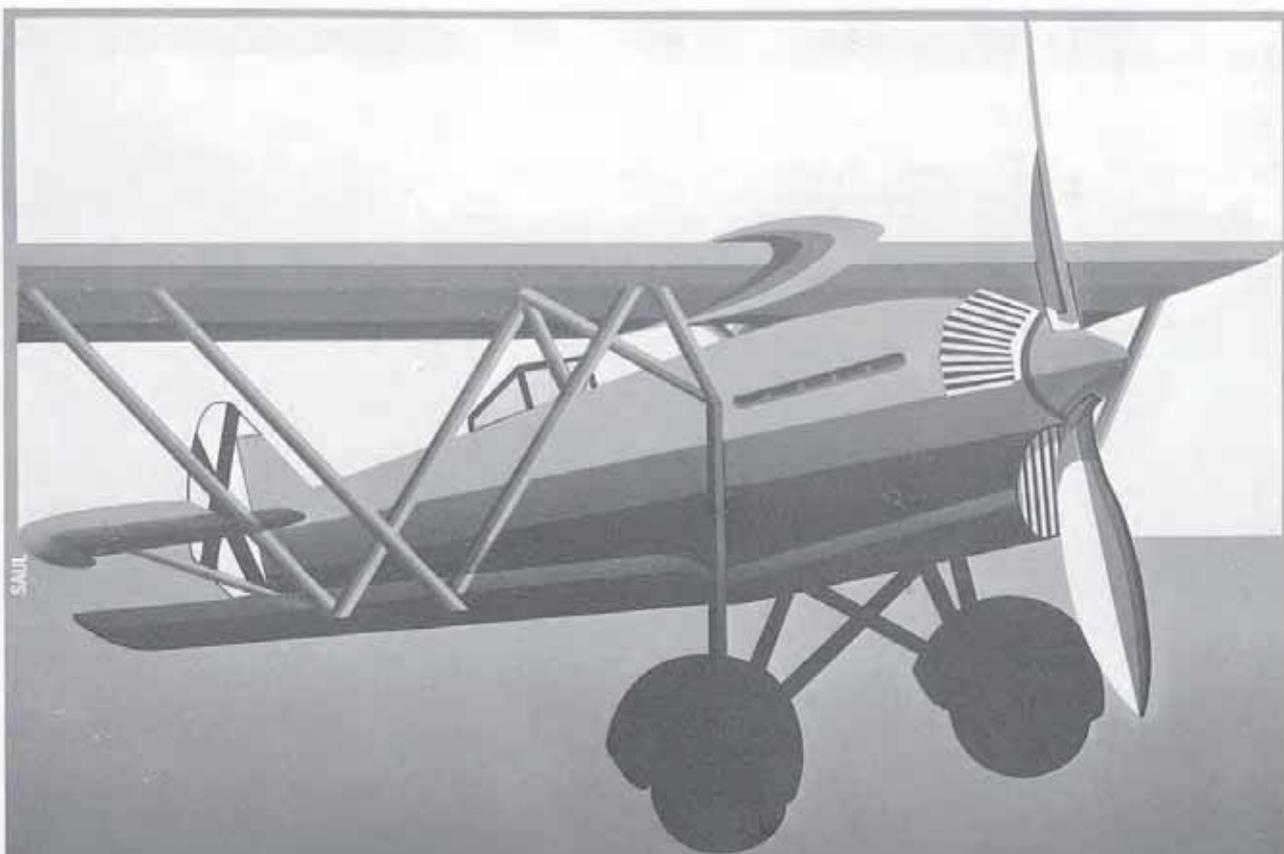
Durante los siguientes días nuevos vuelos que llegaron a sumar del orden de 9 horas y media de permanencia en el aire extendieron la envolvente de operación del CN-235-P1 que, a continuación, quedó inmovilizado durante varias semanas con el fin de proceder a la puesta a punto de algunos sistemas y a la instalación de los equipos de ensayo. A partir de ahí diversos imprevistos traducidos con frecuencia en incrementos de peso fueron sumando retrasos a la fecha estimada en su día para la certificación. No obstante, con ser ese un factor importante, el hecho de que se construyera un solo prototipo en cada compañía y la distancia geográfica entre ambos fueron sendos agravantes en cuanto a las demoras. El CN-235-P1 hubo de compaginar los ensayos de certificación con su presencia en giras, exposiciones y demostraciones a clientes y posibles compradores. Sin ir más lejos, en julio de 1984 se desplazó hasta Turkuía para luego estar presente en la edición del Salón de Farnborough en septiembre de ese mismo año. En mayo de 1985 también compareció en la correspondiente edición del Salón de Le Bourget.

El primer avión de serie producido en España, denominado C001 -C y 001 indicando número uno de la serie producida por CASA, 001 también en la numeración general de la serie-, voló el 19 de agosto de 1986 y se incorporó de inmediato a la tarea como demostrador días después de la concesión del certificado de aeronavegabilidad al llamado CN-235 Serie 10 por parte de la Dirección General de Aviación Civil de España, DGAC. Si bien el número de horas de ensayos en vuelo usadas para la certificación del CN-235 fue del orden de 1.300, una cifra normal, las demoras acumuladas habían dado ya ventaja a los competidores y como consecuencia los CN-235 civiles no iban a conseguir la cuota de mercado que en su momento se había estimado.

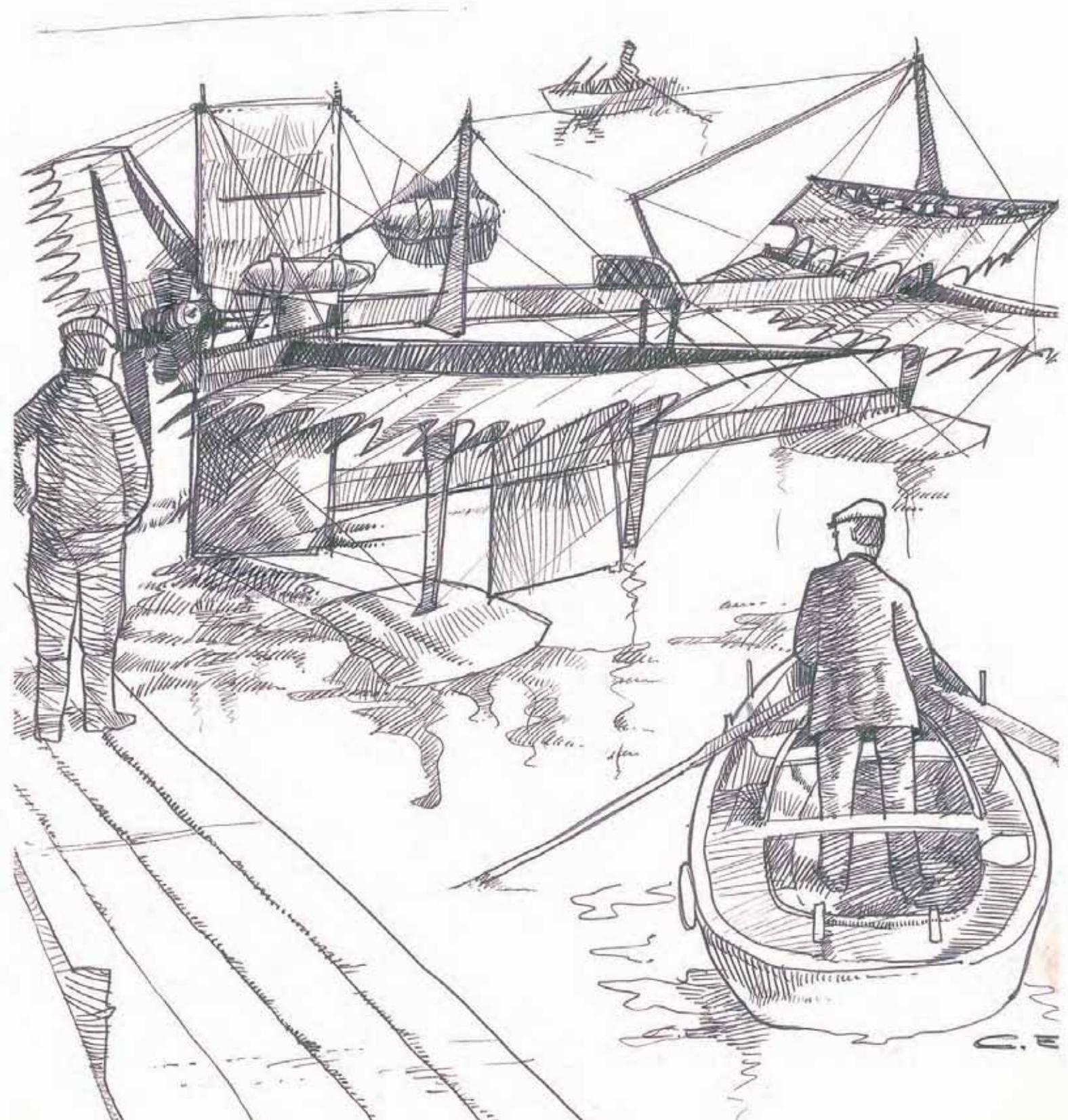
En lo que al prototipo fabricado en Bandung se refiere, el CN-235-P2 voló por vez primera el 31 de diciembre de 1983 durante 1 hora y 23 minutos con D. E. Mursanto a sus mandos. El primer avión de serie salido de la cadena indonesia, el N001 -N y 001 indicando número uno de la serie producida por P. T. Nurtanio, 002 en la numeración general de la serie- realizó su vuelo inaugural el 9 de octubre de 1987.

El CN-235 evolucionó con el paso del tiempo en un permanente proceso de mejora que llevó sucesivamente a la creación de las versiones Serie 100, Serie 200 y Serie 300 e incluso al desarrollo del C-295 por parte de CASA. El CN-235 iba a encontrar su espacio en el mercado militar, no solo en virtud de su concepción sino también porque entró en el hueco existente entre el C-130 Hércules y los pequeños transportes como el C-212. Hoy, 25 años después de aquel primer vuelo que hemos recordado aquí, el CN-235 es un excelente avión de transporte militar internacionalmente conocido y sólidamente establecido en tan difícil mercado.

CLIENTE	PAÍS	VERSIÓN	COMPROMISOS EN FIRME	OPCIONES
Aviaco	España	civil	22	
Deraya	Indonesia	civil	10	
Pelita	Indonesia	civil	10	
Merpati	Indonesia	civil	14	14
TNI-AU	Indonesia (Fuerza Aérea)	militar	32	
TNI-AL	Indonesia (Armada)	militar	18	
Prinair	Puerto Rico (USA)	civil		5
Automotores de Salta	Argentina	civil		4
		Totales	106	23



MUSEO DEL AIRE
CUATRO VIENTOS/MADRID





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.

<p>CUPON DE RESPUESTA</p>	<p>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</p>
<p>Nombre</p>	
<p>Apellidos</p>	
<p>Domicilio</p>	
<p>Localidad Provincia</p>	
<p><input type="checkbox"/> Suscripción Aeroplano7,21 € unidad</p>	
<p><input type="checkbox"/> Número suelto.....9,62 €</p>	
<p><input type="checkbox"/> Extranjero.....9,62 € + gastos de envío</p>	
<p>Pedidos contra reembolso (+ gastos de envío) Venta directa en el mismo Instituto</p>	



Libros editados por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica

