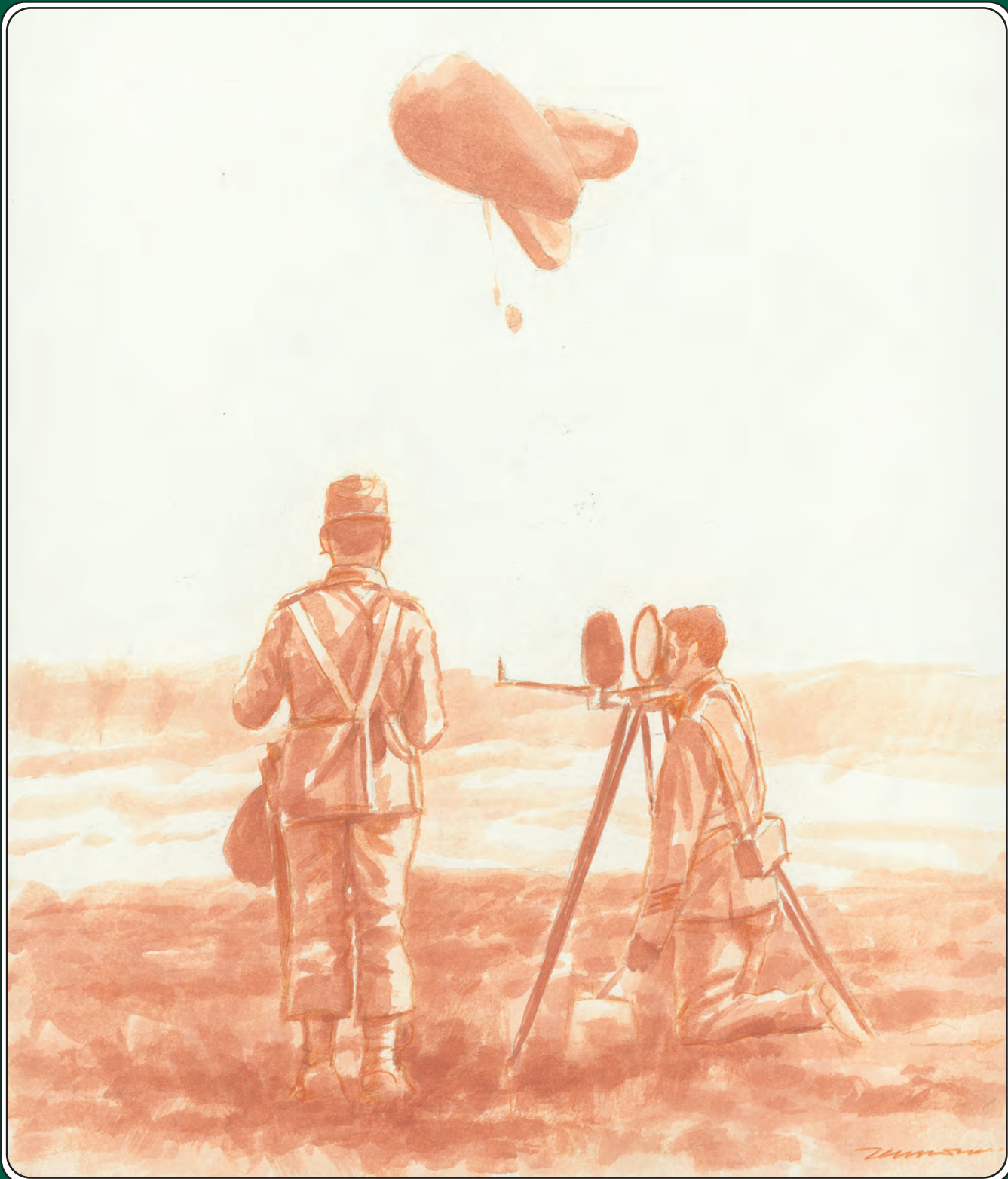
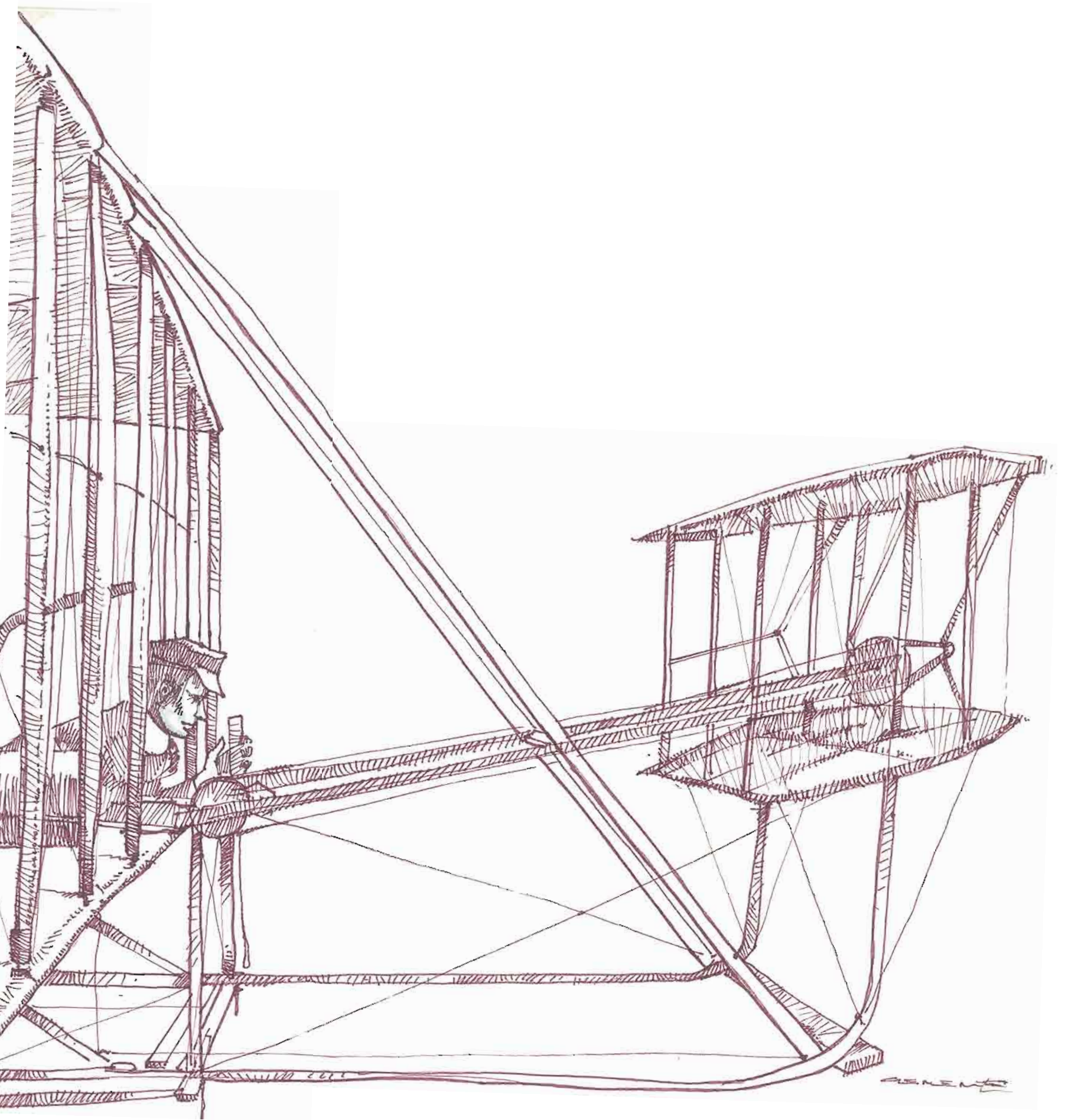


AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 2009. N° 27



La compañía de globos en la campaña de Melilla de 1909
Antonio Fernández Santillana
Vuelta al mundo del Numancia: ilusión y desencanto



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

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

PRESENTACIÓN

Estimados lectores, tenéis entre las manos el ejemplar anual de la Revista Aeroplano número 27. Con 13 artículos que cubren prácticamente todas las facetas del mundo aeronáutico.

Así, en el capítulo inagotable de documentación de nuestra guerra civil, contamos con un artículo que pone de relieve la importancia de la participación, en el primer año de la guerra civil, de lo que se llamó la Aviación Legionaria, haciendo especial hincapié en sus unidades de caza. Relacionado con el artículo anterior encontraremos aspectos que detallan el flujo de la ayuda italiana, en el artículo, dedicado a documentar el paso de los aviones Caproni CA-135 en nuestra contienda. También podremos seguir los pasos de Rogelio García de Juan, un aviador formado en las escuelas italianas que acabó volando el Heinkel 112. Publicamos también un interesante artículo sobre aviones “esquivos”, aquellos sobre los que el secretismo del momento por ser prototipos y después la pérdida de documentación sufrida en la II Guerra Mundial han suscitado controversia en cuanto a su participación en la guerra civil.

En el capítulo de biografías contamos con la de Germán Valera Fernández, con una larguísima trayectoria aeronáutica, iniciada en la guerra civil como tripulante radiotelegrafista y acabada en Iberia como piloto con más de 40.000 horas de vuelo. Incluimos también un documentado artículo que detalla las biografías de los distinguidos con la Medalla Aérea en la Aeronáutica Naval: Juan Manuel Durán y Gonzalez, Salvador Bosch Atset, Julio Guillén Tato y Manuel de la Sierra Bustamante.

En lo relacionado con los pioneros de la aviación contamos en este número con un interesante artículo, sobre el bautismo operativo de la Unidad de Aerostación militar en coincidencia con el centenario del mismo, así como con otro sobre la construcción y utilización de los dirigibles “España” y “Reina Cristina”. Igualmente, en el centenario de la muerte del primer aviador español caído en accidente de aviación, en un avión construido por él mismo, se publica un artículo glosando los avatares de la vida de Antonio Fernández Santillana, personaje un tanto olvidado y al que queremos hacer justicia. De igual modo se publica la biografía de Salvador Hedilla Pineda, aviador pionero y divulgador de la aeronáutica en sus albores.

Junto con otros artículos como los dedicados a las circunstancias del “raid” fallido de vuelta al mundo del “Numancia”, o los detalles del desarrollo del CASA C-127 el lector encontrará, esperamos, lectura amena y documentación de hechos y personajes que nos servirán para conocer mejor de donde venimos, para ayudarnos a continuar en la buena dirección, objetivo de nuestra Revista Aeroplano.



CARLOS PÉREZ DE URIBARRI
General Director del IHCA
Madrid, octubre 2009



3 PRESENTACION

ANIVERSARIO DE LOS DIRIGIBLES MILITARES “ESPAÑA” (1909) Y “REINA MARÍA CRISTINA” (1929). Por Carlos Lázaro Ávila. **4**

10 LA COMPAÑÍA DE GLOBOS EN LA CAMPAÑA DE MELILLA DE 1909. Por Jaime de Montoto y de Simón.

ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA, CONSTRUCTOR DE AEROPLANOS. Por Antonio González Betes. **34**

40 SALVADOR HEDILLA PINEDA. Por Lluís Corominas.

VUELTA AL MUNDO DEL *NUMANCIA*: ILUSIÓN Y DESENCANTO. Por José Antonio Barragán Lombardía. **52**

68 LA OCUPACIÓN DE IFNI. 75 AÑOS MÁS TARDE. Por Adolfo Roldán Villén.

ROGELIO GARCÍA DE JUAN. UN “MORATO” EN LOS HEINKEL 112. Por Santiago L. Guillén González y Carlos Lázaro Ávila. **82**

92 CAPRONI CA-135 EN ESPAÑA. HISTORIA DE UN DESASTRE ANUNCIADO. Por Angelo Emiliani.

AVIACIÓN LEGIONARIA. OPERAZIONE MILITARE SPAGNA (O.M.S.). Por José Ramón Ávila Bardají. **102**

116 NOTAS ACLARATORIAS DE LA IDENTIDAD DE ALGUNOS AVIONES “ESQUIVOS”. Por José Luis González Serrano.

FIGURAS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA: GERMÁN VALERA FERNÁNDEZ. Por Rafael de Madariaga Fernández. **128**

138 50 ANIVERSARIO DEL PRIMER VUELO DE LA CASA C-127. Por José Antonio Martínez Cabeza y José Antonio Barragán Lombardía.

MEDALLAS AÉREAS EN LA AERONÁUTICA NAVAL ESPAÑOLA. Por César O'Donnell Torroba. **162**

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica

Edita



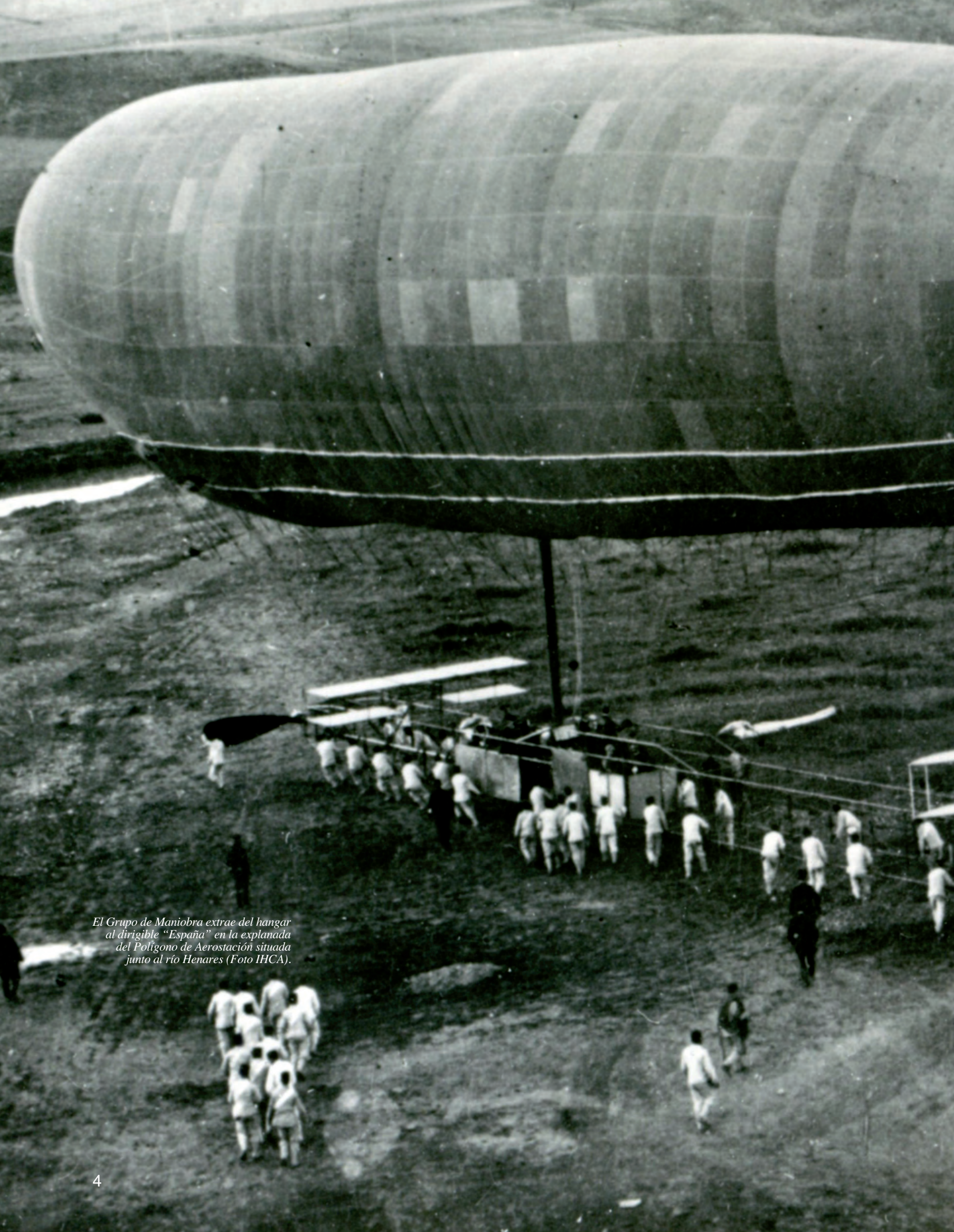
Dirección y Redacción: IHCA – Princesa, 88 bis – 28008 MADRID – ESPAÑA

Teléfono: 91 550 39 10

Depósito Legal: M.20014-1983. ISSN: 0212-4556. NIPO: 076-09-128-6 (en papel) / 076-09-127-1 (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



El Grupo de Maniobra extrae del hangar al dirigible "España" en la explanada del Polígono de Aerostación situada junto al río Henares (Foto IHCA).

Aniversario de los dirigibles militares “España” (1909) y “Reina María Cristina” (1929)

CARLOS LÁZARO ÁVILA
Miembro del IHCA

INTRODUCCIÓN

Este año vivimos tres conmemoraciones relacionadas con la Aerostación Militar Española. La primera de ellas es el bautismo de fuego de la unidad de globos cautivos que partió a Melilla para cooperar en el restablecimiento del control del Protectorado, soliviantado por los trágicos sucesos del Barranco del Lobo. La expedición aerostera, conocida popularmente por los rifeños como “los ojos del General Marina”, supo ganarse el respeto de propios y extraños y cimentó las bases posteriores de la futura Aerostación Militar española. A continuación, pretendemos centrar nuestro interés en lo que constituye el *Alfa* y *Omega* (o principio y fin) de los globos dirigibles militares españoles, encarnados en el flexible “España”, que se compró para la Aerostación en 1909, y el “Reina María Cristina”, el último dirigible de la Aerostación Militar.

EL DIRIGIBLE “ESPAÑA”

En el Polígono de Aerostación de Guadalajara, los primeros aerosteros españoles tuvieron ocasión de ensayar en 1906 un dirigible semirrígido diseñado por el ingeniero de caminos Leonardo Torres Quevedo. Se han dedicado varios trabajos al que fue, en su época, un proyecto revolucionario de dirigible semirrígido y el fracaso –por la oposición de algunos oficiales de Aerostación– en la incorporación y producción en nuestro país¹. Una comisión militar se encargó de viajar a Europa para adquirir un dirigible, decantándose por un modelo flexible de la casa Astra que, paradójicamente, se estaba deshaciendo de sus viejas aeronaves porque había adquirido la licencia del modelo de Torres Quevedo.

Aparte de cubrir el hueco dejado por el modelo de Torres Quevedo, se seguía con mucha atención las pruebas que Pedro Vives y Alfredo Kindelán hacían en Francia con vistas a su posible intervención en Marruecos. Este hecho no llegó a producirse porque el dirigible sufrió varios contratiempos (el primero de ellos en Meaux, en noviembre de 1909) en su evaluación y la campaña de Melilla finalizó antes de que se recepcionara oficialmente en 1910. Ese año, el “España” se incorporó a su base de Guadalajara y después de que los aerosteros hicieran numerosos ensayos para acostumbrarse a su manejo², realizó cortos trayectos. El más significativo fue el viaje realizado a Cuatro Vientos, donde había otro hangar para albergar a la aeronave. En este aeródromo aéreo madrileño Alfonso XIII solicitó volar en la aeronave, haciendo un corto trayecto con Vives, Kindelán y el general Marina.

¹Véase, C. Lázaro Notas para el Centenario del Torres Quevedo nº 1, primer dirigible español (1907-2007) Aeroplano nº 25. IHCA. Madrid, 2007.

²Sobre el control de esta aeronave, véase el artículo de Enrique Caballero El dirigible “España” más que una maqueta en la sección “Nuestro Museo” de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, junio, 2009).

Desafortunadamente, el dirigible “España” presentaba problemas de porosidad en la envuelta, lo que se tradujo en algunos accidentes y sus consecuentes pérdidas de gas. Se ha afirmado que esta circunstancia supusieron su arrumbamiento en el hangar de Guadalajara, pero sabemos que Vives encargó a Emilio Herrera (uno de los escasos aerosteros que habían obtenido su título de piloto en el “España”) que hiciera un proyecto para reformar el tamaño y composición de la envuelta del dirigible flexible. El objetivo de estudio era mantener operativo el “España” para que formara parte de un poco conocido proyecto de bases de aeronaves. Sin embargo, la falta de presupuestos y el progreso de la Aviación abortaron la petición de Vives, condenando a la Aerostación Militar a carecer de un globo dirigible.

UN DIRIGIBLE NETAMENTE ESPAÑOL: EL “REINA MARÍA CRISTINA”

Desde la llegada del dirigible “España” hasta los primeros vuelos del dirigible “Reina María Cristina” en 1929, la Aerostación Militar española vivió un completo vacío en el uso de dirigibles militares. La única excepción constituye la adquisición que se hizo en Italia, a principios de los años 20, de cuatro dirigibles semirrí-

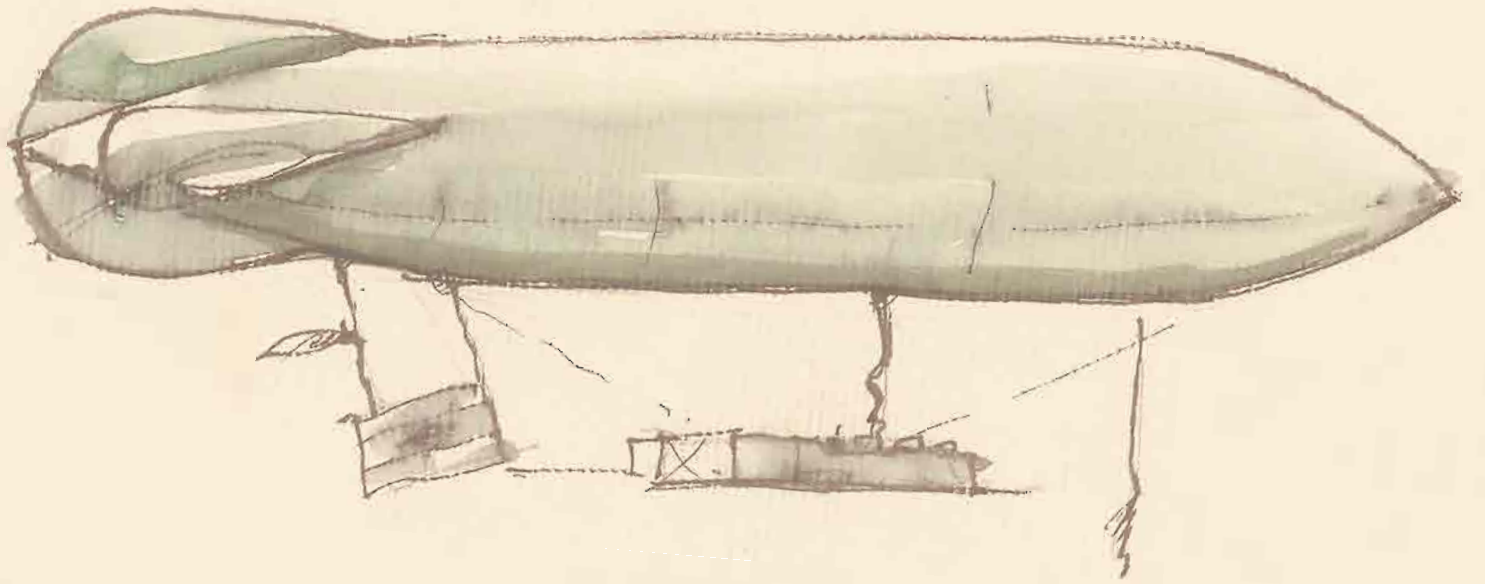
El “España” maniobra entre el hangar de dirigibles y el de globos (Foto Colección Latorre y Vegas. Centro de la Fotografía y de la Imagen en movimiento de Guadalajara).



gidos y dos flexibles (Modelos “SCA” y “0”) para equipar a la sección de dirigibles de la Aeronáutica Naval y al portaaeronaves *Dédalo*. La razón de este “páramo” aerostero se encuentra en la importancia de la progresión técnica de la Aviación (a nivel nacional e internacional) sobre todo después de la I Guerra Mundial.

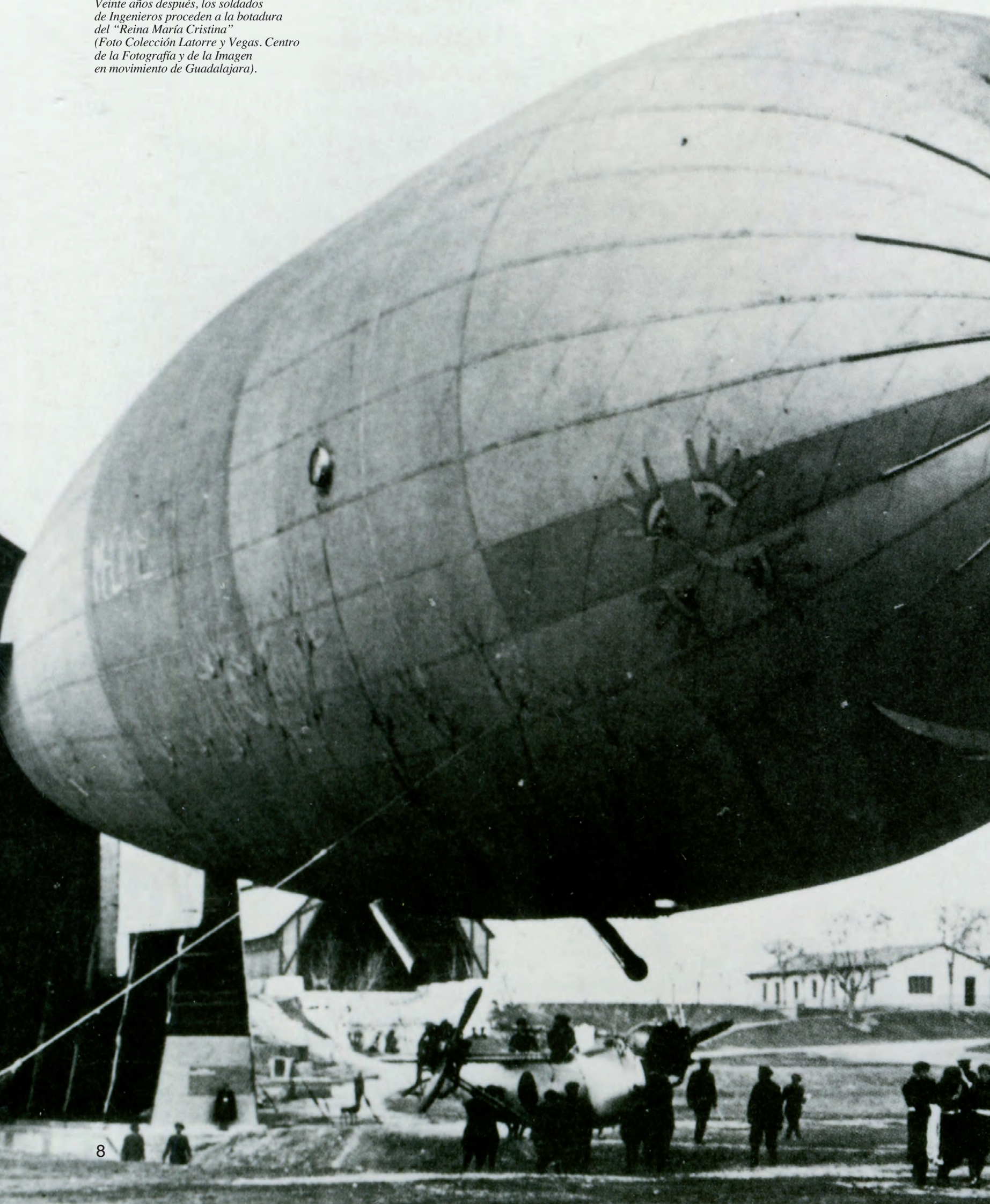
Sin embargo, aún se confiaba en las prestaciones de los grandes dirigibles para acometer retos aeronáuticos para los que los aviones todavía no habían alcanzado el suficiente desarrollo técnico como la travesía aérea del Atlántico del *Graf Zeppelin* y el viaje al Polo Norte del *Norge*. Además, no podemos olvidar que en 1919, el ingeniero militar Emilio Herrera Linares había hecho todos los cálculos aeronáuticos y económicos para establecer una línea aérea comercial Sevilla-Buenos Aires que utilizaría tanto zeppelines como dirigibles sistema Torres Quevedo, que se construirían en Guadalajara.

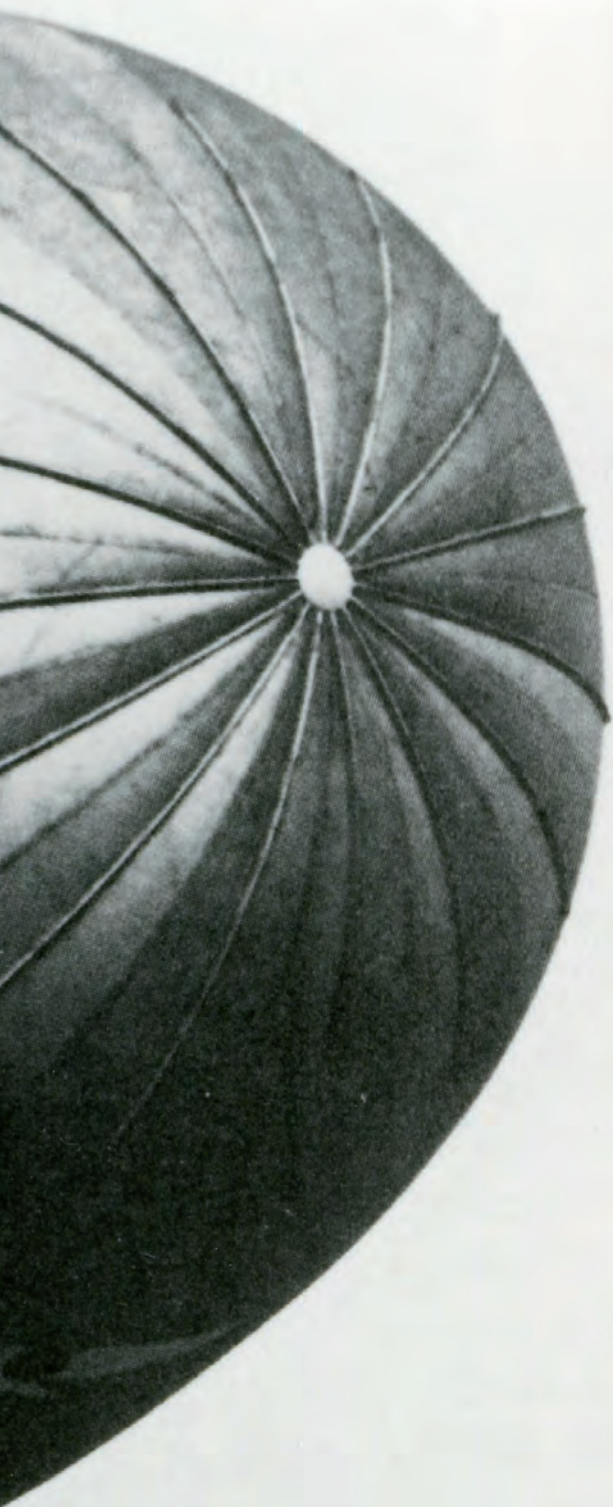
El proyecto de esta empresa aérea comercial fue algo muy popular en España durante los años veinte y principios de los treinta, constituyendo un gran aliciente para el comandante de ingenieros Enrique Maldonado de Meer que, con la ayuda



W. H. H. H.

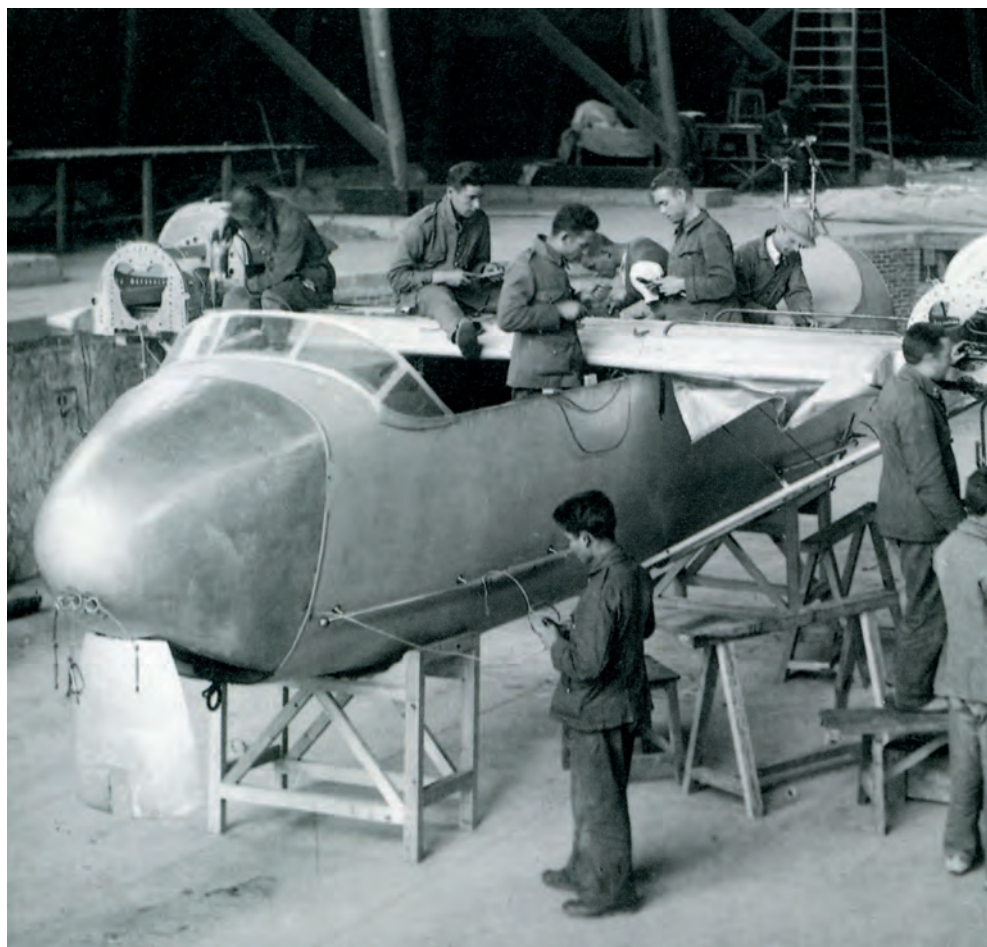
*Veinte años después, los soldados de Ingenieros proceden a la botadura del "Reina María Cristina"
(Foto Colección Latorre y Vegas. Centro de la Fotografía y de la Imagen en movimiento de Guadalajara).*





del capitán Félix Martínez Sanz, pretendía resucitar el uso de los dirigibles en la Aerostación Militar y, a la postre, proporcionar tripulaciones para el proyecto aeronáutico de Herrera. Maldonado tenía una amplia experiencia aerostera y había participado en la prestigiosa competición aerostática "Gordon Bennet". Entre 1925-26, Maldonado estuvo en la Escuela de Aerostación de Scott Field (USA) donde obtuvo su título de piloto de dirigible militar. En 1927, presentó su proyecto de dirigible al Ministerio del Ejército, siendo aprobado por su jefatura. Bajo la supervisión técnica del capitán Martínez Sanz, la construcción se hizo en los talleres del Parque de Aerostación de Guadalajara, empleando el antiguo hangar del dirigible "España" para guardar el material.

El dirigible, que había experimentado considerables modificaciones respecto al modelo original (más volumen y dos motores más potentes) se terminó de construir en febrero de 1929 y guardaba una clara similitud con los Modelos C o Blimp norteamericanos fabricados por las empresas Goodrich y Goodyear en los que ha-



Montaje de la bancada de los motores Walter de 120 CV en el interior del hangar (Foto Colección Latorre y Vegas. Centro de la Fotografía y de la Imagen en movimiento de Guadalajara).

bía aprendido a pilotar Maldonado en Scott Field. La aeronave realizó sus primeras pruebas bajo los mandos de Maldonado, llevando como pasajeros a Martínez Sanz y a dos mecánicos, recibiendo en la envuelta la matrícula militar (M-DME1). A este dirigible, como al resto de los aerostatos militares, se le otorgó un nombre; a petición del coronel Alfredo Kindelán, Jefe de Aeronáutica, fue bautizado como "Reina María Cristina" en recuerdo de la madre del rey Alfonso XIII, fallecida a mediados de febrero de ese año. El éxito de la pruebas del M-DME1 alentaron el espíritu aeronáutico de Maldonado y Martínez Sanz y solicitaron permiso para construir otra aeronave que sirviera para entrenar a los futuros pilotos de dirigible.

Al contrario que los dirigibles de la Aeronáutica Naval, no se tienen más noticias sobre las actividades del "Reina María Cristina". De hecho, gracias a la catalogación y difusión de los fondos de la colección aeronáutica Latorre y Vegas, que se custodia en el Centro de la Fotografía y de la Imagen Histórica de Guadalajara, hemos podido conocer más aspectos de la construcción y las pruebas preliminares de este dirigible³. Es muy probable que el "Reina María Cristina" fuera una de las aeronaves que se usaron como "globos-barrera" en la Casa de Campo el 22 de octubre de 1936, siendo todos ellos destruidos por una patrulla de Fiat CR.32 integrada por G. Cenni y Julio Salvador Díaz-Benjumea.

³Ver, Guadalajara, cuna de la aeronáutica española Catálogo de la exposición celebrada en el Centro Cultural Ibercaja de Guadalajara (3 al 26 de mayo de 2001). Editado por Ibercaja-Diputación de Guadalajara. Guadalajara, 2001.

La primera misión de combate de la aeronáutica española

La compañía de globos en la campaña de Melilla de 1909

JAIME DE MONTOTO Y DE SIMÓN
Coronel de Aviación
Miembro del IHCA

Este artículo quiere ser un merecido y emocionado homenaje, no sólo a los valerosos aerosteros que en 1909 cumplimentaron tan felizmente la primera misión de guerra de la Aeronáutica militar española, sino también al Coronel de Aviación (SV) D. Emilio Herrera Alonso, ejemplo de militares y de aviadores, autor del artículo "Melilla 1909, la Aerostación en campaña", y modelo de historiadores aeronáuticos, que, si aún estuviera vivo, habría sido la pluma idónea para escribir este artículo.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA CAMPAÑA DE 1909

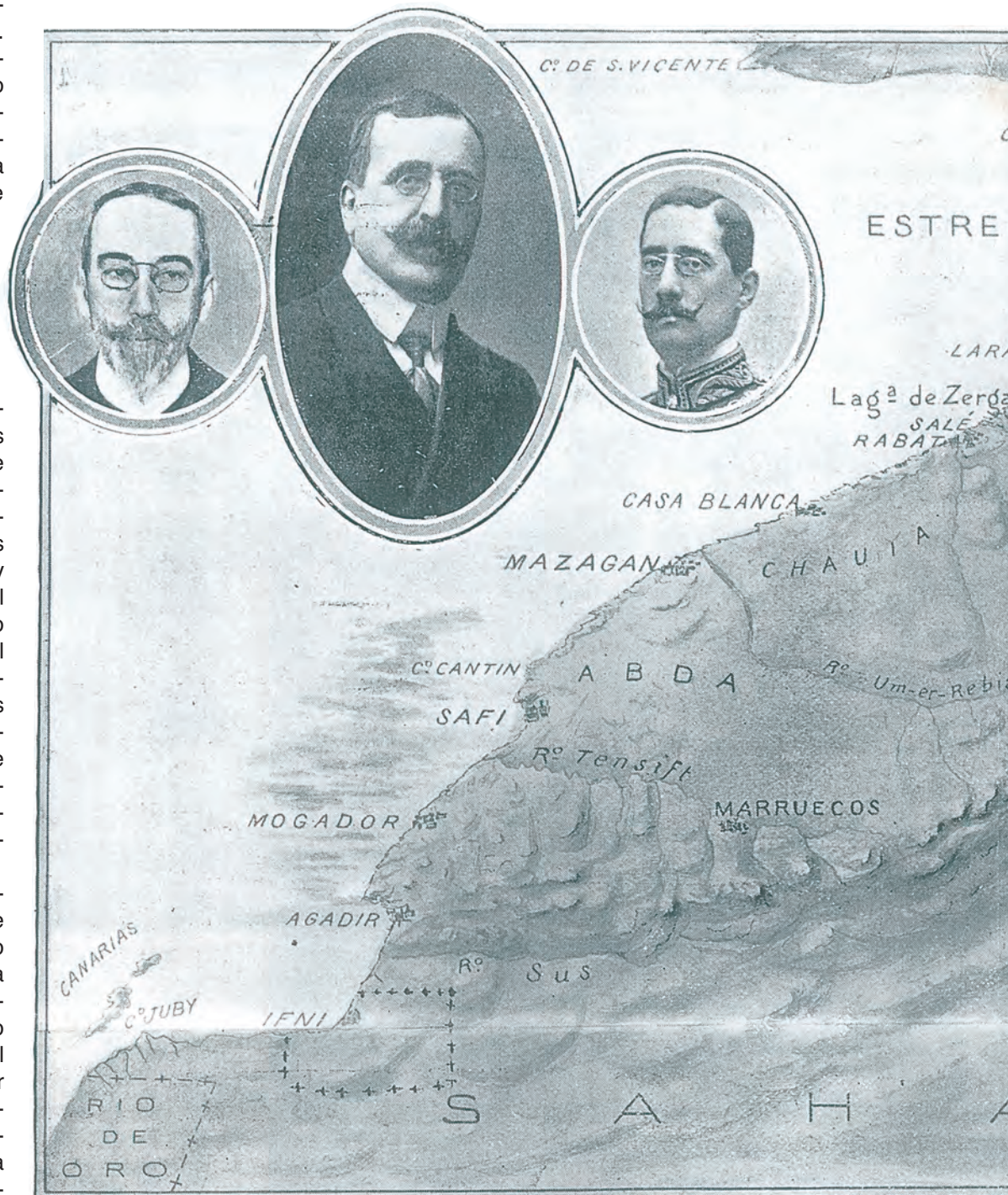
Las relaciones entre España y el Imperio Cherifiano (Marruecos)

Al empezar el siglo XX España, después de la pérdida de sus últimas posesiones ultramarinas con la Paz de París, no ocupaba más que algunas reliquias históricas en África: Ceuta y Melilla, las islas Chafarinas, los peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera, y algunos islotes como el de Perejil. El sentimiento nacional general había sido el desdén hacia África ante el reto del descubrimiento y colonización de América y la exploración del Pacífico, y los conflictos político-religiosos en los Países Bajos y Alemania. Sólo el juego de las grandes potencias le atribuyó a partir de 1904, por razones históricas y geográficas, un papel activo en la pacificación de Marruecos.

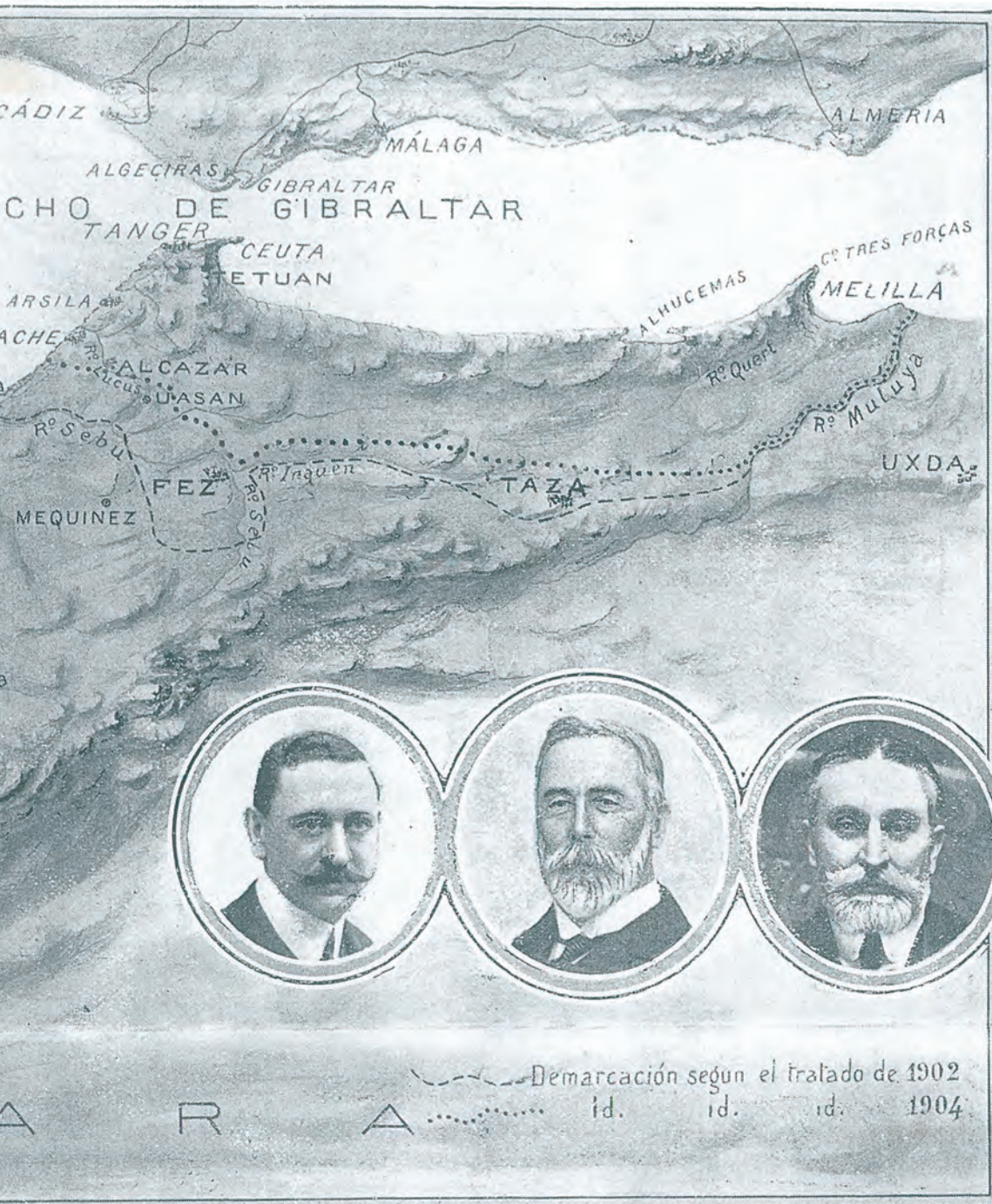
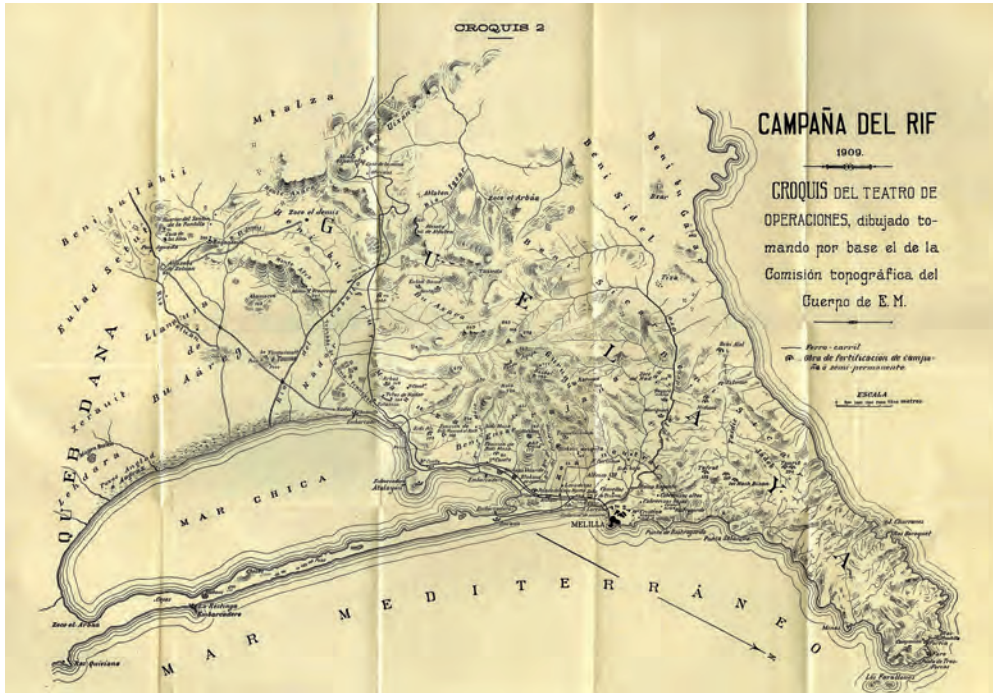
La guerra de 1860 fue "la última contienda romántica". El prestigio militar de los ejércitos españoles resurgió en todo el mundo de tal modo que la República Dominicana solicitó y consiguió voluntariamente su reunión con España como una provincia de ultramar más, pero el gobierno de Madrid no quiso obtener ninguna expansión territorial en Marruecos. Sólo se pretendió "vengar las injurias hechas a la honra nacional" y nada más. A España ya no le interesaba África.

En cambio Francia, que en 1880 había declarado Argelia parte de su territorio nacional, como un departamento (provincia) más, tenía un interés creciente por los asuntos de Marruecos.

En 1883 el incidente del fuerte de Carberizas Altas y la muerte del general García Margallo, gobernador militar de la plaza de Melilla, se saldaron con unos combates victoriosos y una paz



Mapa de campaña del Rif.



negociada, ya que era difícil mantener en África una fuerza expedicionaria suficiente. El único resultado fue que el sultán Muley Hassan envió a su hermano Muley Araafa, para tratar de imponer su autoridad en la zona y castigar a las tribus rebeldes. Pero la descomposición interna y la anarquía que minaban la autoridad central del imperio cherifiano se acrecentaron aún más a partir de su muerte en 1884 y durante el reinado del nuevo sultán Muley Abd-el-Aziz, elegido sucesor por los ulemas a pesar de tener sólo 14 años y no ser el hijo mayor de Muley Hassan.

En 1880 el Convenio de Madrid, firmado por las potencias europeas y EE.UU. había regulado el estatuto jurídico de los súbditos extranjeros en Marruecos. Pero el establecimiento de legaciones de Austria-Hungría, España, EE.UU., Francia, Gran Bretaña e Italia en la zona internacional de Tánger no fue más que un espejismo que trataba de presentar una imagen falsa de un estado marroquí dispuesto a pasar de un régimen tribal y feudal a un país en vías de modernización y estabilidad. Los numerosos incidentes con secuestros de ciudadanos extranjeros para obtener un rescate (entre los cuales el más conocido mundialmente fue el rapto en 1904 del Sr. Perdicaris, griego de nacimiento pero súbdito estadounidense y suegro de un amigo personal del presidente Theodore Roosevelt, secuestrado por El Raisuni) dan una buena idea del estado de anarquía y bandidaje de la zona norteña de Marruecos. En palabras del general Goded, "Marruecos, a las puertas mismas de Europa, seguía cerrado espiritualmente a todo contacto con nuestra civilización y aferrado a sus costumbres y tradiciones".

La política de Francia en Marruecos y la posición británica: la conferencia de Algeciras

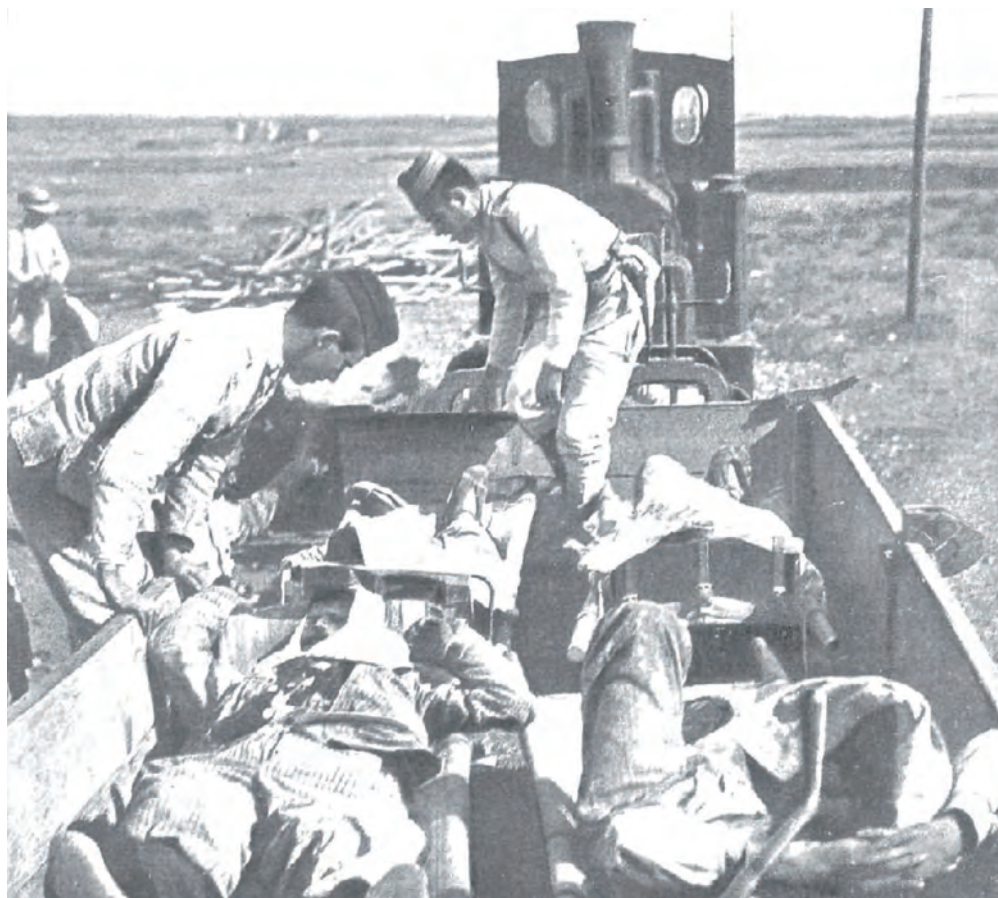
Continuando la línea general de defensa de los intereses nacionales franceses, en 1902 el ministro galo de Asuntos Exteriores Théophile Delcassé, ofreció un convenio para el reparto entre las dos naciones de las zonas de protectorado en Marruecos. Delcassé lo

En esta composición de la prensa de la época se pueden ver las pérdidas de territorio asignado al protectorado español, con los retratos del presidente del Gobierno Canalejas, los embajadores de España en Londres y París, Villaurrutia y Pérez Caballero, el ministro de Estado García Prieto y los embajadores de Gran Bretaña y Francia en Madrid, sir M.W.E. de Bunsen y M. Geogrey.

transmitió al duque de Almodóvar del Río (Juan Manuel Sánchez y Gutiérrez de Castro), que era entonces el ministro de Estado de España (equivalente al de Asuntos Exteriores en la actualidad) en el gobierno liberal de Sagasta, por medio del embajador español en París, León y Castillo. Pero este gobierno español tardó demasiado en firmar el convenio, cayó y fue substituído por un gobierno conservador, presidido por Silvela; éste, que temía enfrentarse a Gran Bretaña por este reparto (que podía afectar al *status* de Gibraltar como base naval estratégica), rehusó firmar el Convenio y se declaró partidario de mantener el "statu quo" en Marruecos en el tratado francoespañol de 1903. En palabras de Silvela: "porque el apoyo diplomático de Francia, que constituía nuestra única garantía en el arreglo concerniente a las costas del Estrecho, y del que no se había dado conocimiento a una potencia amiga, estimábalo como insuficiente".

Cuando el gobierno francés intentó entonces un acuerdo directo con Gran Bretaña para "tener las manos libres en Marruecos", el Foreign Office, después de reconocerle a Francia "el derecho a velar por la tranquilidad de este país (Marruecos)" impuso en el protocolo de 12 de abril de 1904 la condición de un pacto previo con España "cuyos derechos incuestionables era preciso reconocer". De ahí se derivó el convenio secreto de 1904 y la declaración conjunta francoespañola de 6 de octubre de 1904, en los que España ya perdió gran parte de lo que hubiera podido obtener en 1902, como las zonas de Tazza y Fez, áreas fértiles que hubieran permitido un esfuerzo colonizador rentable.

Por su parte Alemania, molesta porque se hubiera prescindido de ella en las negociaciones anteriores, dió un golpe de efecto el 31 de marzo de 1905 con el desembarco del kaiser Guillermo II en Tánger y su entrevista con el bajá de la ciudad y los enviados especiales del Sultán. El resultado fue la conferencia internacional de las grandes potencias que tuvo lugar en Algeciras en 1906. A la conferencia asistieron, además de los representantes de Marruecos, Francia, Gran Bretaña y España, los de Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Estados Unidos, Holanda, Italia, Portugal, Suecia y Rusia. Después de largas negociaciones y compensaciones en el reparto de otras regiones de África, en el acta final de Algeciras de abril de 1906 se aceptó la tesis que encargaba a Francia y España del protectorado y pacificación de sus zonas respectivas en Marruecos y el restablecimiento apa-



Evacuando heridos en el ferrocarril de vía estrecha de las minas.

rente de la autoridad soberana del sultán, que debía nombrar un jalifa o representante suyo en la zona española. A España le correspondió lo más difícil; la pacificación de la zona montañosa del Rif, poblado por tribus guerreras, levantisca y xenófobas; esta zona era conocida por el significativo nombre de "Bled el Siba", es decir, país insomitado y nunca dominado por los sultanes. Como compensación a las pérdidas territoriales en Marruecos y Guinea, a España se le reconocieron unos derechos a establecer factorías en Ifni y Río de Oro (futuro Sáhara español).

Las negociaciones para el definitivo convenio de límites francoespañol se iniciaron el 4 de diciembre de 1911 y finalizaron en octubre de 1912; el convenio se firmó el 27 de noviembre. Pero ya antes España se había visto obligada a intervenir militarmente para proteger a los trabajadores europeos de las minas del Rif y de los ferrocarriles correspondientes.

Las minas del Rif y los incidentes en el ferrocarril de las minas

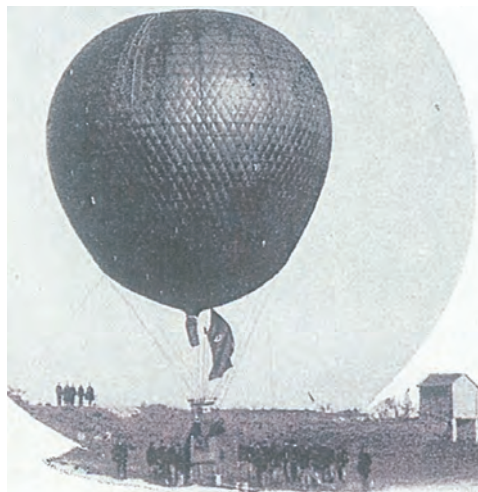
En 1902 el *rogui* (pretendiente) Bu Hamara se había convertido en el cabecilla indiscutible de la zona de Tazza, en Marruecos centro-oriental. Aprovechando la situación se hizo pasar por Muley Mohamed, hijo mayor del difunto sultán Muley Hassán, que estaba desterrado y preso en Marrakech; así comenzó a re-

caudar tributos y exigir sumisiones. En sus correrías desde Tazza llegó hasta Uxda y luego hasta las afueras de Melilla y dominó a las tribus de los Guelaya y los Quebdani. Como si tuviera una autoridad legal negoció con hombres de negocios europeos, ávidos de obtener beneficios de la situación; de este modo, en 1907 se crearon la Compañía Española de las Minas del Rif para explotar las de hierro en Uixán y la Compañía de Minas "Norteafricana" (creada en París con 2/3 de capital francés, pero que luego trasladó su sede oficial a España) para explotar las de plomo en Afra; estas compañías iniciaron el tendido de dos ferrocarriles para exportar el mineral. El de la Compañía de Minas del Rif tenía 1 m. de ancho de vía y el de la Compañía "Norteafricana" sólo tenía 60 cm. de ancho.

Cuando el sultán envió una *mehalla*, el *rogui* la derrotó y obligó a las tropas del monarca a pedir asilo en Melilla a cuyas puertas llegaron perseguidas por los cabileños. En su audacia llegó a atacar a un convoy francés proveniente de Argelia y a exigir tributos a las cábilas de Beni-Urriaguel y de Quebdana, que hasta entonces eran amigas de España y respetaban al sultán. Finalmente, un levantamiento general de las cábilas acaudillado por los Beni-Urriaguel acabó por derrocar al *rogui*, que fue capturado por el nuevo sultán, Muley Hafid, que había derrocado a su herma-

no Muley Abd-el-Aziz; Muley Hafid le entregó vivo a los leones del palacio imperial.

Este estado de anarquía general culminó con los ataques a los trabajadores europeos de las minas y los ferrocarriles. El general José Marina Vega, comandante general de Melilla, se vió obligado a salir de los límites de la plaza, ocupar la Restinga y llegar hasta cabo del Agua en febrero de 1913, para proteger la zona de Melilla y a los europeos que trabajaban en territorio marroquí cerca de la plaza; pero la situación empeoró y la actividad de las cábilas continuó creciendo. Al igual que García Margallo en 1893, para cumplir sus misiones de protección tuvo que solicitar refuerzos a la Península y tratar de despejar los alrededores de la plaza. El 9 de julio de 1909 los moros atacaron a los obreros que trabajaban en la construcción de un puente sobre el barranco de Beni-Enzar, matando a seis trabajadores. El general Marina tuvo que ocupar la loma de Sidi Musa y las posiciones de Sidi Hamet Hach y Sidi Alí, pero no bastó con esto y tuvo que emprender con urgencia acciones de más envergadura con los primeros refuerzos recibidos.



Globo esférico español "Urano".

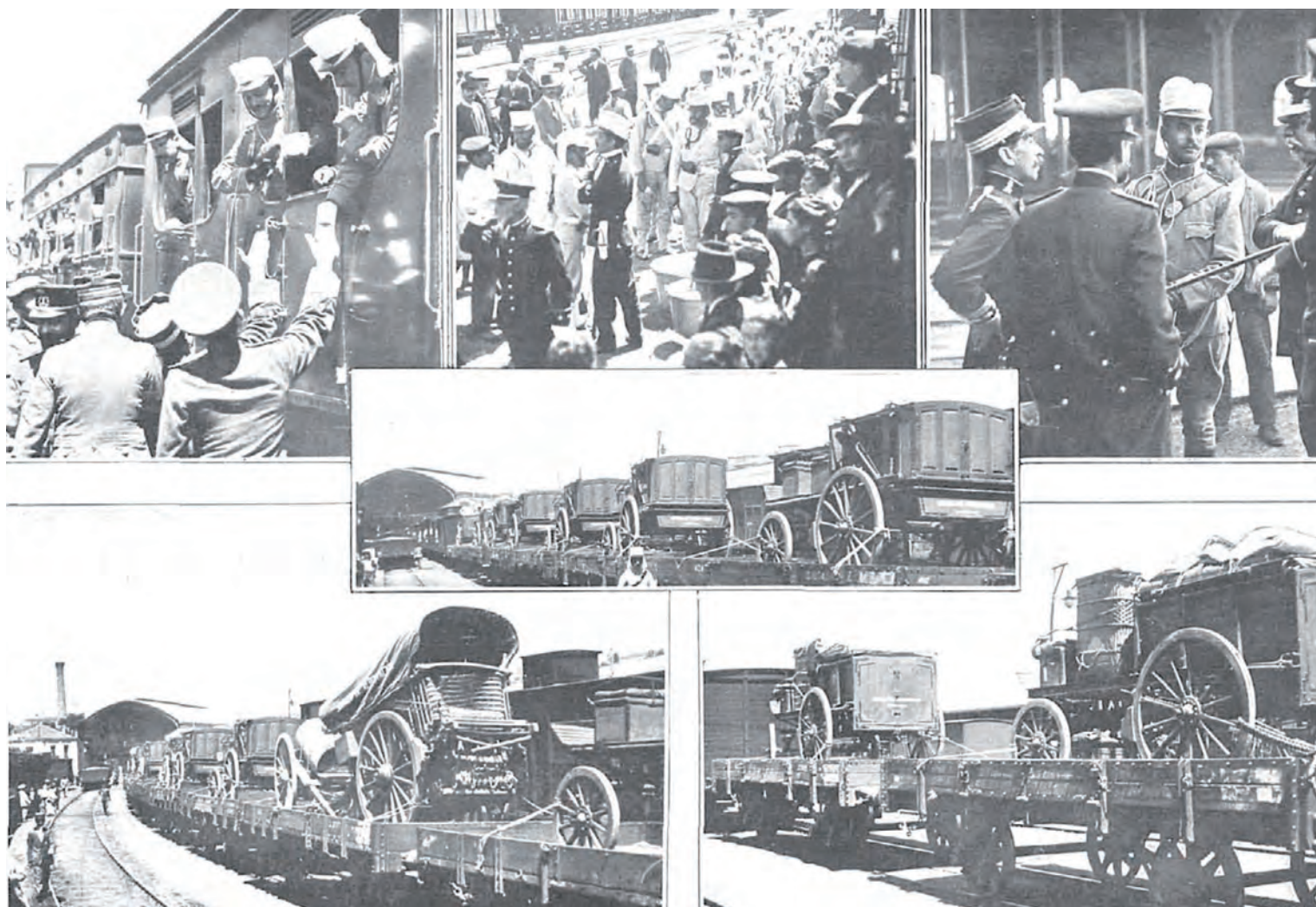
Los soldados españoles fueron a esta campaña arrastrados por un acuerdo internacional, que era forzoso cumplir. La campaña y las operaciones de 1909 tuvieron un carácter estratégico marcadamente defensivo, aunque dentro de la idea ofensiva a que el objetivo de la campaña obligaba. Durante toda la campaña se tendió a no sostener más combates que los absolutamente necesarios para alcanzar o defender las posiciones que era necesario ocupar para cumplir la misión civilizadora de prote-

ger a los europeos y reforzar la autoridad del sultán. Posteriormente todos los altos comisarios españoles recibieron como directivas básicas las de evitar a todo trance el derramamiento de sangre y abstenerse de solicitar tropas de refuerzo de la Península. Esta política dio como resultado que, a diferencia de lo que sucedía en la zona francesa, hubiera dos autoridades en la zona de protectorado español: una autoridad legal pero ficticia, la del jalifa sostenido por España en los poblados con guarnición hispana, y una autoridad ilegítima pero real y activa, la de El Raisuni en el campo. Por eso, los resultados finales de ambas administraciones fueron tan distintos.

LA CAMPAÑA DE MELILLA EN 1909

Los globos a la guerra: el inicio de la expedición

El 24 de julio de 1909 se recibió en el Parque de Aerostación de Guadalajara un telegrama con una orden del Ministerio de la Guerra que decía: "disponga lo necesario para que una sección de la unidad de globos pueda ser trasladada a Melilla para tomar parte en



Embarco y salida de Madrid de la Compañía de Aerostación.

las operaciones que se proyectan". El coronel Vives, como jefe del Parque, se llenó de satisfacción, ya que una de las bases de su trabajo desde hacía años era mantener un espíritu operacional en todo el Servicio de Aerostación; no se trataba de una Unidad de exhibición en maniobras y ejercicios, llena de conocimientos técnicos pero con poca capacidad para desplegar con una fuerza expedicionaria, sino todo lo contrario. Como este mismo espíritu impregnaba a todo el personal del servicio y todos sus miembros fueron voluntarios para la expedición, el único problema fue convencer a los que finalmente se quedaron en Guadalajara de que debían esperar a otra oportunidad para demostrar su valor, talento y constancia, como indicaba la ordenanza.

El coronel Vives decidió enviar un destacamento de nivel compañía; para el mando de ésta designó al capitán de Ingenieros Antonio Gordejuela Causillas. Era el capitán más antiguo y uno de los pilotos de globo más expertos, con una gran experiencia acumulada en numerosas ascensiones. Por otra parte, el capitán Alfredo Kindelán Duany, que hubiera podido ser otro oficial muy especialmente cualificado y adecuado para la misión, debía en breve acompañar a Vives a realizar en Francia las pruebas iniciales del dirigible "España", que se estaba finalizando en la factoría de la firma Astra en Meaux (se esperaba poder emplear el "España" en esta campaña, si las pruebas iban bien). Al capitán Gordejuela le acompañarían cuatro tenientes de Ingenieros, todos ellos pilotos de globo muy cualificados y con gran experiencia como observadores; eran Andrés Fernández Mulero, Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor, Sixto Pou Portes y José Ortiz Echagüe. Además, aunque no estaba incluido en la plantilla orgánica de la Compañía, también marchó como agregado el capitán Emilio Herrera Linares, que era otro aerostero de gran experiencia. Éstos fueron los primeros aeronautas españoles que actuaron como tales en operaciones de guerra. Además de los pilotos, la Compañía expedicionaria contaba con un médico y un veterinario, 5 sargentos, 16 cabos, 84 soldados y 2 cornetas; como personal civil contratado iban también un herrador, un guarnicionero y un maestro carretero¹. En total, durante los 4 meses que duró el destacamento, formaron parte de la Compañía 7 oficiales y 118 sargentos, cabos y soldados.

El material aeronáutico comprendía dos globos cautivos, uno de tipo cometa de tipo Parseval, el "Reina Victoria" (de 716 m³ de capacidad de gas), y uno esférico, el "Urano" (de 800 m³ de capacidad), con los cilindros de hidrógeno correspondientes y los elementos móviles necesarios para poder actuar de forma autónoma lejos de su base, que formaban inicialmente una columna de 62 mulos y 12 carruajes (8 carros de gas de 20 cilindros de hidrógeno cada uno, 2 furgones para los globos, 1 carro catalán y 1 carro cuba); llevaba además 450 cilindros de gas para formar un depósito de hidrógeno en Melilla; posteriormente se enviaron también algunos elementos más, con lo que finalmente



Teniente General Marina.

se dispuso de 12 carros de gas, 2 furgones, 1 carro catalán, 2 carros de herramientas y 1 carro-cuba. El ganado de la Compañía estaba formado por 8 caballos de oficial y 102 mulas de tiro². Para completar el ganado de la Compañía y garantizar su perfecto estado operacional, el Servicio de Artillería había adquirido ganado de tiro (conjuntamente con el de otras unidades), al menos en dos ocasiones. Por Real Orden de

11 de Junio, cumplimentada el 18 de Junio, se adquirieron 3 mulas y por R.O. de 5 de julio, cumplimentada el 20 de julio, otra mula; todo este ganado se adquirió en Madrid³.

A la Compañía de Globos la acompañó un destacamento del Servicio de Alumbrado en Campaña, aprovechando que recientemente se había renovado el material de este Servicio comprando un tren "Barbier" y unos proyectores fabricados por Louis Blériot (este famoso piloto y constructor de aeroplanos había hecho su fortuna fabricando reflectores y faros para automóviles y aún era uno de los más reputados suministradores de este tipo de materiales en todo el mundo).

El día 25 se pudo contestar que la Compañía estaba lista para embarcar en el tren y el 26 se recibió la orden de embarcar al día siguiente. Efectivamente, el 27 de julio a las 8 y ½ de la mañana, arrancaba el tren de la estación de Guadalajara. La Compañía expedicionaria fue despedida por una gran multitud enfervorizada. El día 28 llegó la expedición a Málaga, donde quedó momentáneamente detenida, dudando si debía embarcar para Melilla, porque recibió un telegrama de la plaza en el que se ordenaba que "no embarcase, por no ser necesarios sus servicios". Nuevas órdenes procedentes de Madrid, directamente del teniente general Arsenio Linares Pombo, ministro de la Guerra, hicieron que la Unidad embarcase en el vapor *Puerto Rico* y el 29 a última hora saliera para Melilla, llegando a su destino el día 30. Enseguida desembarcaron; el 31 de julio, cumplimentando las órdenes

del general Linares, la Unidad de Aerostación quedó incorporada al Ejército de Melilla y a las órdenes directas del general Marina, como general en jefe del Ejército de Operaciones. El día 2 de agosto se pudo comunicar al teniente general Marina (ascendido el día 26 de julio) que la Compañía estaba lista para operar con ambos globos.

Los cometidos iniciales de la Unidad de Aerostación⁴ eran: 1) la adquisición

¹El 20 de septiembre de 1909 la fuerza de la Unidad era de 6 oficiales y 115 suboficiales, cabos y soldados según el Estado General del Ejército de Operaciones en Melilla, firmado por el teniente general Diego de los Ríos, jefe del Estado Mayor Central del Ejército.

²Según el citado Estado General del Ejército de operaciones en Melilla del 20 de septiembre de 1909, la Compañía contaba, en esta última fecha, con 6 caballos, 61 mulas de tiro, 16 carros de material, 1 carro catalán y 1 carro-cuba.

³Crónica Artillera de la Campaña de Melilla en 1909".

⁴Según el libro "Enseñanzas de la Campaña del Rif en 1909" publicado por el Estado Mayor Central del Ejército en 1911.



Soldados de la Compañía de Aerostación conduciendo el globo "Urano", después de elevado, hasta el hipódromo, por medio de los cables de amarre.

de conocimientos del campo enemigo, obteniéndose a tal efecto perspectivas, croquis y fotografías desde el globo; 2) la observación del enemigo; 3) la corrección del fuego de la artillería.

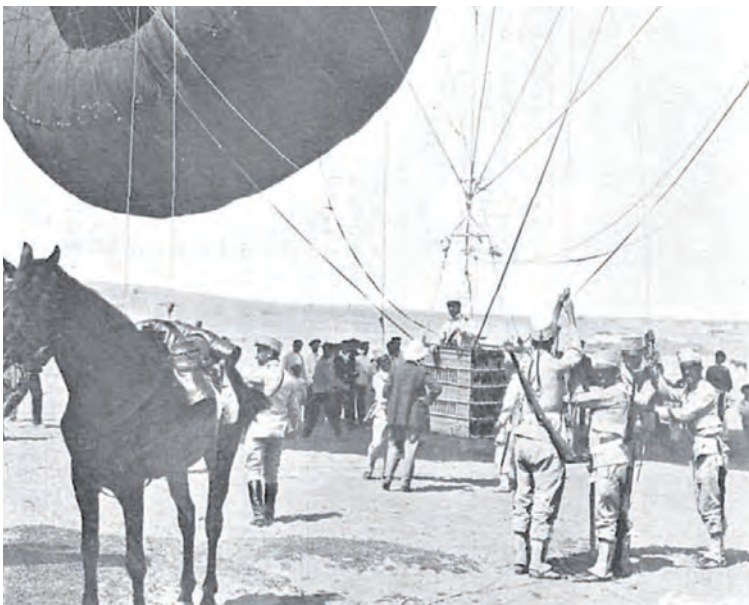
Los primeros meses de campaña: tanteos para adquirir experiencia

Pero entretanto habían tenido lugar acontecimientos de gran importancia. Durante varios días se había combatido duramente en las faldas del Gurugú y el día 27 de julio de 1909 tuvo lugar el sangriento combate del Barranco del Lobo, en el que pereció el general Guillermo Pintos y Ledesma, y 581 Jefes, oficiales, suboficiales, cabos y soldados de la Brigada de Cazadores de Madrid. Para evitar éste tipo de sangrientas sorpresas con tan gran número de pérdidas, era por lo que el general Linares, como ministro de la Guerra, había ordenado que entre los refuerzos enviados a Melilla debía ir incluido un tren de aerostación. La sorpresa táctica obtenida

por el enemigo en la luctuosa jornada había sido debida en gran parte al desconocimiento del terreno situado a vanguardia de las líneas propias y a la dificultad para descubrir desde el suelo a los rifeños emboscados, que dominaban a la perfección el arte del enmascaramiento.

Inmediatamente se iniciaron las ascensiones de reconocimiento. El 3 de agosto, de madrugada, un ataque de los moros al blocao nº 2 (bautizado a partir de entonces Blocao Velarde por el 2º teniente Velarde, jefe del destacamento del Batallón de Cazadores de Alfonso XII, que pereció en su defensa durante este combate) hizo salir de la plaza una pequeña columna, mandada por el teniente coronel Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, para rechazar a los atacantes. A las 10 de la mañana el capitán Gordejuela se elevó en el globo esférico "Urano" hasta 700 m. de altura dentro del Hipódromo; iba provisto de gemelos y cámara fotográfica (como or-

denaban las "instrucciones a los oficiales encargados de dirigir ascensiones libres") y estaba enlazado telefónicamente con el puesto de mando, ya que junto al cable de amarre corría un hilo telefónico. Al observar las cañadas del Gurugú descubrió en una hondonada un campamento con unos 300 ó 400 moros, en la barrancada grande entre Taguelmain y Ain Aisa, a espaldas de la batería de Beni-Ensar, y grupos aislados de 4 ó 5 moros a espaldas de dicho campamento. Las baterías de cañones de 9 cm. y obuses de 15 cm. asentadas en Fuerte Camellos y mandadas por los capitanes Alvarelos y Jevenois respectivamente, bombardearon el lugar; para aumentar su alcance se enterraron las cureñas de los cañones de 9 cm. El fuego fue dirigido desde el globo con gran precisión y se vió que los moros se dispersaban y escondían en las barrancadas de la zona; posteriormente los confidentes informaron de que el bombardeo había causado numerosas



El capitán Gordejuela embarcando en el "Reina Victoria" para la primera ascensión.

bajas. El enemigo, al verse atacado en parajes donde se creía seguro, se dispersó, refugiándose en las cumbres. El comentario de los artilleros fue: “La observación aerostática demuestra plenamente la utilidad de su empleo”⁵.

El mismo día 3 se realizaron otras dos ascensiones más, una de las cuales en el “Reina Victoria”. Se realizaron reconocimientos visuales, levantamientos fotográficos y croquis de todo tipo. El capitán Herrera empezó a levantar un croquis del terreno al oeste de la plaza, especialmente la zona del monte Gurugú.

A partir de este día la Unidad de Aerostación siguió con sus observaciones desde distintos puntos, haciendo croquis y perspectivas del terreno enemigo, a la par que señalando el escaso contingente de la harka, destruyendo la leyenda de que estaba formada por 15.000 ó 20.000 moros. La revista

determinar la situación exacta de varios grupos de la harka enemiga que amenazaba las posiciones españolas. Se descubrieron dos grupos importantes, uno en el llano de Nador y otro detrás de la alcazaba de Farhana, en una pequeña elevación a la orilla del río de Oro; además, en las lomas próximas al llano de Nador había grupos de moros realizando trabajos de fortificación.

Después de estas primeras ascensiones hubo un período de descanso, debido al fuerte temporal que reinó en la zona durante unos días, pero las ascensiones se reanudaron el día 9 con los dos globos. En el “Urano” se elevó el teniente Ortiz Echagüe para obtener fotografías de toda la zona y en el “Reina Victoria” subió el capitán Herrera, que continuó con su misión de levantar croquis dibujando el terreno. Cuando Herrera descubrió nuevos asentamientos de grupos de moros, lo notificó al al-

rrancos y laderas Norte y Noreste del Gurugú. “En bastantes casos las baterías dispararon tomando las referencias que les transmitía el Servicio Aerostático”⁶. Algunos días, los fotógrafos Ramón Alba (de ABC) y Campúa (de NUEVO MUNDO) ascendieron en las barquillas acompañando a los aerosteros y obteniendo algunas de las primeras fotografías aéreas para periódicos de la historia,

El general José Marina Vega, jefe del Ejército de Operaciones y comandante general de Melilla, fue el primer sorprendido por los magníficos resultados que proporcionaba el reconocimiento aéreo. A pesar de ser él quien lo había reclamado después del combate del Barranco del Lobo, no podía concebir que las posibilidades de observación fueran tan superiores a lo previsto, dados los conceptos que se tenían entonces sobre la utilidad de su empleo en campaña. El Estado Mayor, pese a la reticencia y los prejuicios de algunos jefes, empezó a reconocer la utilidad y fiabilidad de los informes de los aerosteros; la artillería pudo ver que la corrección del tiro en campaña era tan exacta como en las situaciones teóricas que se habían dado en las maniobras de la Península y la infantería se dio cuenta de que la oportuna observación de los globos impedía las sorpresas; además, los moros se habían vuelto mucho menos atrevidos, ya que sabían que desde los globos se descubrían con tiempo las emboscadas y los movimientos para intentar coger de flanco a las columnas españolas, aparte de que la reacción de las baterías, dirigidas desde los globos, era mucho más cierta. A mediados de agosto terminó este trabajo y la unidad tuvo un período de inacción y reposo hasta que el avance de las tropas españolas sobrepasó la zona que había sido reconocida.



El general Marina recibiendo del capitán Gordejuela el parte de sus observaciones desde el globo. (La Ilustración Española y Americana n° XXIX, 6-AGO-1909).

NUEVO MUNDO informó de las ascensiones del globo “Urano” el 4 de agosto y de que “los bombardeos de las baterías, siguiendo las indicaciones de aquél, han dado grandes resultados”. Estas ascensiones se repitieron en días sucesivos desde las proximidades de la Segunda Caseta, Posada del Cabo Moreno, Casa del Cabo Moreno y Bocana de la Mar Chica, proporcionando amplia información para dirigir el fuego de la artillería de tierra y del crucero “Extremadura”.

El día 5 un oficial de Estado Mayor subió en el “Urano” acompañando al teniente Fernández Mulero, para poder

to mando que ordenó a la artillería abrir el fuego sobre estos objetivos; desde el globo, Herrera dirigió el fuego de las piezas de la Segunda Caseta y del Fuerte de Camellos, así como de la artillería del crucero Extremadura, causando muchas bajas según se pudo apreciar desde la barquilla. El enemigo, que ya conocía esta utilidad de los globos, empezó a disparar contra ellos sus fusiles, pero viendo que su fuego era inútil, recogió a sus heridos y huyó en todas direcciones.

El alto mando empieza a apreciar la utilidad de la aerostación

Durante los meses de agosto y septiembre, en muchos días las baterías del 15 situadas en el hipódromo y fuerte de Camellos, y aún las de menor calibre de Sidi Amet, Sidi Musa y del Ataláyón, batieron con sus fuegos los ba-

Ascensiones en La Restinga y a lo largo de la vía férrea

El 9 de agosto la columna integrada por la División del general Manuel Orozco y Abascot iniciaba el avance por la lengua de tierra que separa la Mar Chica del Mar Mediterráneo. La columna pudo avanzar sin problemas gracias a las informaciones ya obtenidas desde los globos. Cuando se llegó al límite del terreno explorado previamente, antes de aventurarse por territorio desconocido se dió la orden de trasladar a la Restinga, a través de Mar Chica, el globo cometa “Reina Victoria”. Además, se extendieron las redes de comunicaciones por telégrafo y teléfono hasta La Restinga, montando una línea aérea, y

⁵Crónica artillera de la Campaña de Melilla en 1909”.

⁶La Campaña del Rif (1909), de Eduardo Gallego.

se enlazó el globo cautivo con los puntos más convenientes mediante una línea telefónica, de modo que las informaciones que transmitieran los ocupantes del globo se pudieran retransmitir inmediatamente a las autoridades militares de la Comandancia General o de las columnas.

El 16 de agosto se envió el globo "Reina Victoria" a La Restinga, para que desde allí reconociera toda la Mar Chica, la zona de Nador y el territorio de la cábila de Quebdana. El mayor problema fue el tener que trasladar el globo (que seguía inflado) pasando el canal de La Bocana, ya que se acababa de abrir y profundizar este canal para dar paso a las aguas del Mediterráneo al interior de la Mar Chica (como La Bocana llevaba ya unos 2 años cerrada por la acumulación de arena, la Mar Chica, convertida en un criadero de insectos, ya no era más que una charca de aguas estancadas y que habían descendido unos 2 m. por debajo de su nivel habitual, de modo que desde Almería se había llevado una draga, que había abierto de nuevo un canal artificial en La Bocana). El mayor problema lo constituyó el transporte de todos los cilindros de hidrógeno necesario para mantener el globo bien inflado varios días. Mientras parte de la Compañía conseguía hacer pasar el globo inflado sobre este canal, una barcaza transportó por el agua los cilindros de oxígeno, los repuestos, el carro-torno y todos los equipos de tierra.

A continuación se obtuvieron numerosas fotografías y se dibujaron múltiples perspectivas y siluetas del territorio enemigo. Las ondulaciones y barrancos donde se ocultaban los rifeños fueron descubiertos y localizados gracias a los croquis y fotografías realizados, a pesar de las dificultades que presentaban el terreno y el enemigo. Sólo del terreno a vanguardia de las líneas propias, entre el hipódromo y Nador, se confeccionó una serie de 21 láminas, que fueron presentadas al Estado Mayor. Se trataba de las primeras informaciones detalladas de un terreno que, hasta entonces, era desconocido. No se había podido confeccionar hasta aquel momento ningún tipo de plano de la zona de operaciones, ya que la situación no permitía el trabajo de los topógrafos, y los croquis del Estado Mayor estaban realizados, en su mayor parte, a base de confidencias e informaciones verbales. En la serie de láminas aparecían la Mar Chica, la 2ª Caseta, las vías férreas, el Barranco del Lobo y los picos que lo forman, el reducto del Lavadero y los campamentos enemigos. Pero lo más



El globo "Reina Victoria" empezando una ascensión en el campo de Melilla para descubrir las posiciones del enemigo.

Grupo de moros viendo maniobrar al "Reina Victoria" mientras se elevaba en Melilla para descubrir las posiciones del enemigo.



El fotógrafo Ramón Alba, de ABC, ascendiendo con el capitán Gordejuela en el globo "Urano".

importante fue la información sobre Telat-sa, Tauima, Nador y Atlatén, especialmente interesante por tratarse de territorio enemigo, desconocido para el Estado Mayor. Gracias a esta serie se pudo conocer con detalle la zona en la cual tendría que moverse y combatir el Ejército de Operaciones que se estaba reuniendo. La mayoría de las ascensiones se realizaron desde los campos preparados al efecto en el Hipódromo de Melilla, la Casa del Cabo Moreno y la Bocana de Mar Chica, aunque otras se realizaron desde terrenos no preparados o campos de ocasión. Las mejores fotografías fueron obra del teniente Ortiz Echagüe, que ya era entonces un experto fotógrafo y que a lo largo de su vida recopiló una magnífica colección de fotografías de todo tipo, operacionales y artísticas.

Pero a la opinión pública de la Península le parecía que estas operaciones eran insuficientes; no comprendía que era necesario recibir los últimos refuerzos y poner a punto el ejército de operaciones. Hasta el Gobierno comenzó a impacientarse. En una carta con fecha 20 de agosto, el general Linares, ministro de la Guerra, le decía al general Marina: "El Gobierno tiene necesidad de relacionar el importantísimo asunto de Melilla con los demás problemas de interés público, y en este concepto ha de conocer paso a paso no sólo el curso de esas operaciones, sino también el progreso de los preparativos, propósitos inmediatos de usted y fecha en que se propone realizarlos." Más adelante decía: "Está pendiente de ese ejército el país entero y un Gobierno responsa-

ble, que no puede desentenderse del menor de sus detalles."

Los globos colaboran en el avance hacia Zoco el Arbaa, las fuentes del Muluya y los Pozos de Aograz

El 24 de agosto se vio la utilidad manifiesta del reconocimiento aéreo cuando hubo que reforzar el puesto de Cabo de Agua. El general Marina decidió que era un buen momento para hacer sentir el peso de las tropas españolas y observar este efecto en las cábilas de Quebdana. Para ello se preparó una operación de envergadura y se organizó una columna mandada por el general Aguilera, compuesta por media Brigada de infantería, un escuadrón de caballería y una batería de montaña; en total más de 2.000 hombres, con 300 caballos.

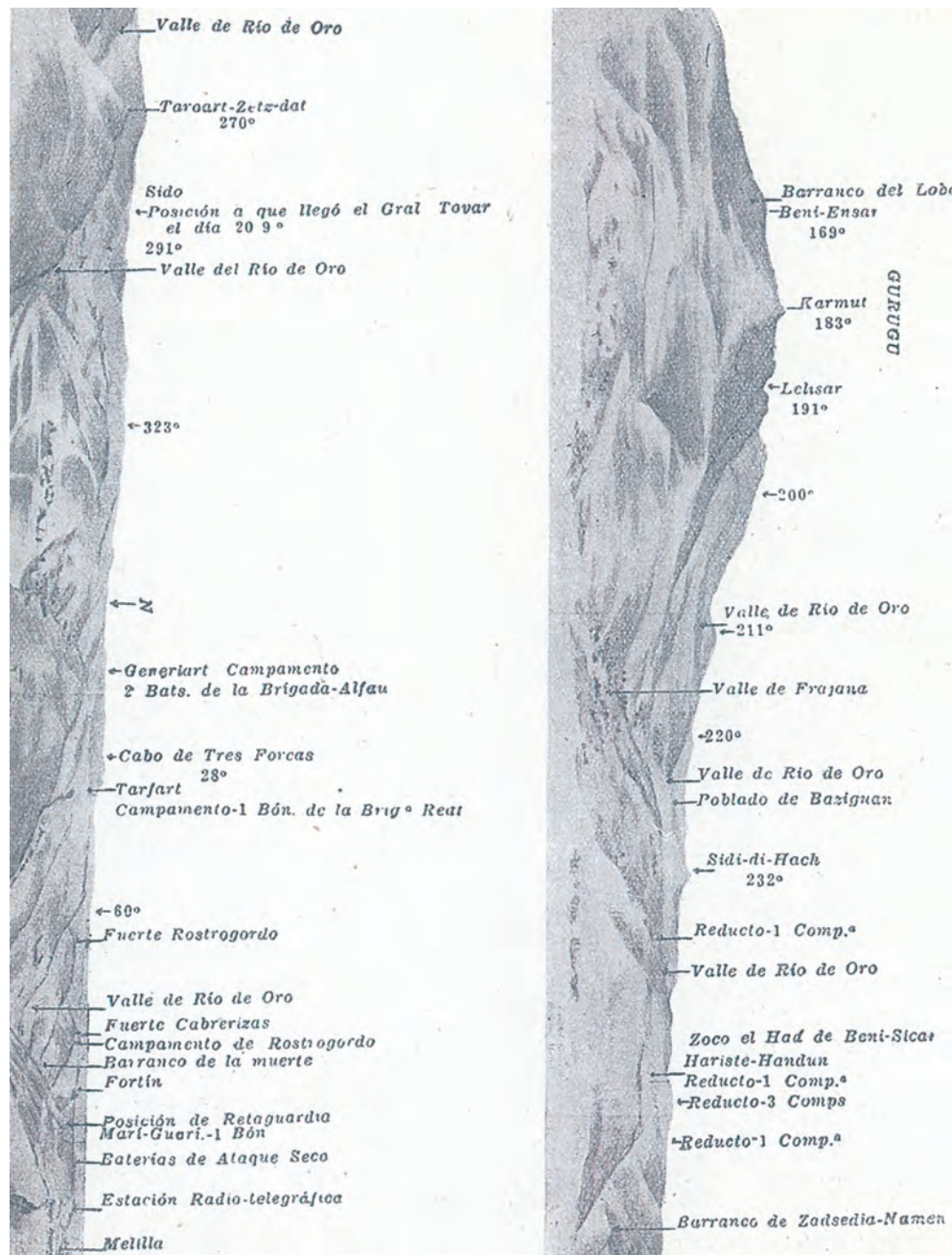
El general Aguilera, al frente de la columna, salió de la Restinga el 25 de agosto a las 7 de la mañana; su objetivo era ocupar el Zoco el Arbaa de Arkemán, situado a 1'5 Km. de Zeluán y a 2 Km. de la punta de Ras Quiviana. Antes del amanecer se elevó el "Reina Victoria" en la explanada del fortín de La Restinga; iba tripulado por el capitán Herrera y el teniente Ortiz Echagüe, que permanecieron en el aire las 10 horas que duró la operación. Durante todo el avance los aerosteros reconocieron el terreno a vanguardia de la columna y comunicaron continuamente sus observaciones al fortín de La Restinga, desde donde se transmitían inmediatamente por heliógrafo al mando de la columna. De este modo, la columna avanzó con rapidez y sin problemas, ya que el enemigo no se atrevió a atacarla al ver el globo. Cuando el avance de la columna sobrepasó el campo de observación del globo desde La Restinga, una cañonera trasladó al "Reina Victoria" al otro lado de la Mar Chica, para que pudiera seguir observando por delante de la columna. El general Aguilera llegó sin novedad al Zoco el Arbaa y consideró que la presencia del globo había sido de gran importancia. Un informe decía: "La columna finalizó sin dificultades su avance hasta Zoco-el-Arbaa gracias a las informaciones obtenidas desde el globo-cometa, cuya instalación fue calificada como aparatosa y complicada por algunos de los testigos, pero su actuación revistió gran eficacia". Desde La Restinga se realizaron observaciones hasta el día 26 de septiembre; en estos numerosos reconocimientos siempre se señaló escaso enemigo.

El día 26 de agosto en una operación coordinada con la anterior, partió el coronel Larrea del Cabo de Agua. Llegó al

valle de Taganit y, siguiendo la orilla izquierda del Muluya, límite de la zona española, se dirigió a la región de los Sidi Brahim, ocupando esta posición después de castigar a la cábila de Beni Kiatel, hostil a España. Con estas operaciones demostraron a los cabileños amigos que podían confiar en que la protección de España era efectiva y que podrían vivir tranquilos en el futuro; por otra parte, los cabileños hostiles tuvieron que reconocer que no podían detener a las tropas españolas.

Sin embargo, no tardó en producirse un contraataque rifeño contra la posición de Zoco el Arbaa. Los cabileños rebeldes se concentraron de nuevo e intentaron reconquistar esta posición el 31 de agosto. Las tropas españolas (un batallón de cada uno de los Regimientos de Infantería del Rey y de León, y un escuadrón del Regimiento de Cazadores a Caballo de María Cristina, una batería de artillería a caballo y otra montada) tuvieron que librar un duro combate, llegando al cuerpo a cuerpo. Pero la moral y disciplina de las fuerzas españolas pudieron superar la bravura y acometividad de los cabileños.

Mientras tanto, ascendiendo a lo largo de la vía férrea, los observadores tomaron fotografías del terreno ocupado por el enemigo, para lo cual llegaron a situarse en la vertical de las posiciones de los rifeños en la zona del monte Gurugú. A partir de mediados de Septiembre el "Urano" y el "Reina Victoria" reanudaron sus observaciones en La Restinga y otras zonas. Desde la Posada del Cabo Moreno, Hipódromo y Bocana se hicieron "utilísimos reconocimientos de la zona comprendida entre el Guru-



Dos láminas de la serie de 21 presentadas al Estado Mayor por los aerosteros militares.



El Teniente Ortiz Echagüe, con casco de aerostero y chaquetón impermeable, disponiéndose a efectuar una ascensión.



Vista de la Mar Chica y la Restinga desde 650 m. de altura.

gú, la Mar Chica y la llanura de Zeluán; también se sacaron numerosas vistas tan acabadas como los croquis nº 3 y 4⁷⁷. El croquis del Gurugú y picos más altos de dicho macizo, fue dibujado por los capitanes de Ingenieros Miguel García de la Herrán y Emilio Herrera bajo la base de las observaciones hechas desde el globo.

El 18 de septiembre se realizó, desde el globo “Reina Victoria”, un reconocimiento de zona previo a la ocupación de los Pozos de Aograz, muy importantes no sólo por su posición en la zona de operaciones, sino también porque constituían una de las pocas fuentes seguras y permanentes de agua potable para las columnas que operaban entre la Mar Chica y Zeluán. En un principio parecía que lo más adecuado era cruzar la Mar Chica en barcazas, desembarcar en la parte de la costa donde el llano de Bu Aáreg acaba en la Mar Chica y avanzar desde allí hacia los pozos, pero el reconocimiento desde el globo descubrió que la costa era pantanosa y no se prestaba a ninguna operación de desembarco. Por otra parte, durante este reconocimiento aéreo se pudo ver que no había ninguna concentración de harkas enemigas en la zona.

En vista de esta situación, se decidió avanzar desde Ras Quibiana por Zoco el Arbaa el 20 de septiembre, hasta llegar a los Pozos de Aograz. Así se hizo y los Pozos fueron ocupados, casi sin oposición, por la 2ª Brigada mandada por el general Francisco San Martín Patiño, que pertenecía a la División Orozco. Durante todo el avance el globo se mantuvo en el aire y los aerosteros informaron en todo momento a la columna y a la flotilla de cañoneras de la Mar

Chica de las concentraciones enemigas que se observaban desde el “Reina Victoria”. El enlace con el general Orozco, que mandaba personalmente la columna, se realizó mediante un heliógrafo, desde La Restinga. Cuando se vió que los moros hostiles se concentraban en la llanura de Nador y que iniciaban un posible movimiento contra la columna, se informó al mando que ordenó a las baterías de El Atalayón y de Sidi Hamed el Hach abrir fuego sobre la concentración de rifeños, que recibieron un serio castigo. Según los informes de varios observadores no ocurrió incidente alguno “pues desde La Restinga se le comunicaban heliográficamente al jefe de la columna las noticias observadas por el globo, pudiendo, con la artillería, ahuyentar fácilmente un grupo de jinetes moros que se presentó en actitud hostil⁸.”

Avances en la Península de Tres Forcas: Taurirt, Taxdir e Hidum

El mismo día 20 de septiembre se distinguían los aerosteros españoles en



Una estación heliográfica transmitiendo órdenes desde la 2ª caseta durante una operación.

el avance para ocupar Taurirt, facilitando con sus continuas y precisas observaciones el avance de la columna formada básicamente por la 2ª Brigada de Cazadores, mandada por el general Felipe Alfáu y Mendoza. El globo esférico “Urano”, ocupado por el capitán Gordejuela, mantuvo todo el rato bien informado al general Alfán, jefe de la 1ª Bandera de Cazadores sobre las posiciones y movimientos del enemigo. La operación estaba dirigida por el general Marina en persona, deseoso de aislar y pacificar la península de Tres Forcas, para poder envolver y ocupar posteriormente el Monte Gurugú. La columna cruzó con pocas bajas el barranco de Tafarast, rechazó diversos ataques por su flanco derecho y alguno por el izquierdo, y alcanzó Taurirt sin grandes problemas. Los habitantes la recibieron con banderas blancas y algunos indígenas armados entregaron sus fusiles sin resistencia. A continuación la columna siguió hasta la playa de Augurag, en la costa occidental de la península de Tres Forcas, donde enlazó con la Escuadra. El general Marina quedó más que satisfecho de la actuación del destacamento de aerostación, a cuyas observaciones se atribuyó el que las bajas fueran mucho menos numerosas de lo que era desgraciadamente habitual.

El mismo día los tripulantes del “Urano” actuaban también en apoyo de la columna de la izquierda, constituida por la 1ª Brigada de Cazadores, en una operación sincronizada con la anterior, que dirigía el general Antonio Tovar Marcoleta, jefe de la División de Cazadores. El buen uso de las observaciones efectuadas desde el globo permitió que no se desperdiciasen los frutos de la brillante carga de caballería en que un Escuadrón del Regimiento de Cazadores Alfonso XII bajo el mando del teniente coronel José Cavalcanti de Alburquerque y Padierna, ayudante de órdenes del general Tovar, deshizo una

⁷⁷La Campaña del Rif (1909), de Eduardo Gallego.

⁸⁸Verdades amargas; la campaña de 1909 en el Rif.

numerosa “harca” enemiga. Sin las observaciones realizadas desde el aeróstato es posible que los Batallones de Cazadores de Chiclana, Tarifa y Talavera hubieran sido envueltos y hubieran sufrido aún más bajas de las que tuvieron. La retirada de toda la columna y su concentración en Taxdir para pasar la noche se pudo realizar gracias al conocimiento del terreno y de las posiciones del enemigo.

El 22 de septiembre, en la acción de Hidum, los aeronautas corrigieron con gran acierto el fuego de la artillería de la División de Cazadores mandada por el general Tovar y de la 2ª División expedicionaria, que estaba bajo el mando del general Sotomayor. Las observaciones e indicaciones de los aerosteros se caracterizaron continuamente por su oportunidad y precisión.

La ocupación de Tauima, Nador y Zeluán

Mientras tanto, el grueso de la Compañía de Aerostación se trasladó a la Segunda Caseta en los días 21 al 25 de



Croquis de la zona del Gurugú.

septiembre, para estar lista para acompañar a las columnas que debían continuar el avance.

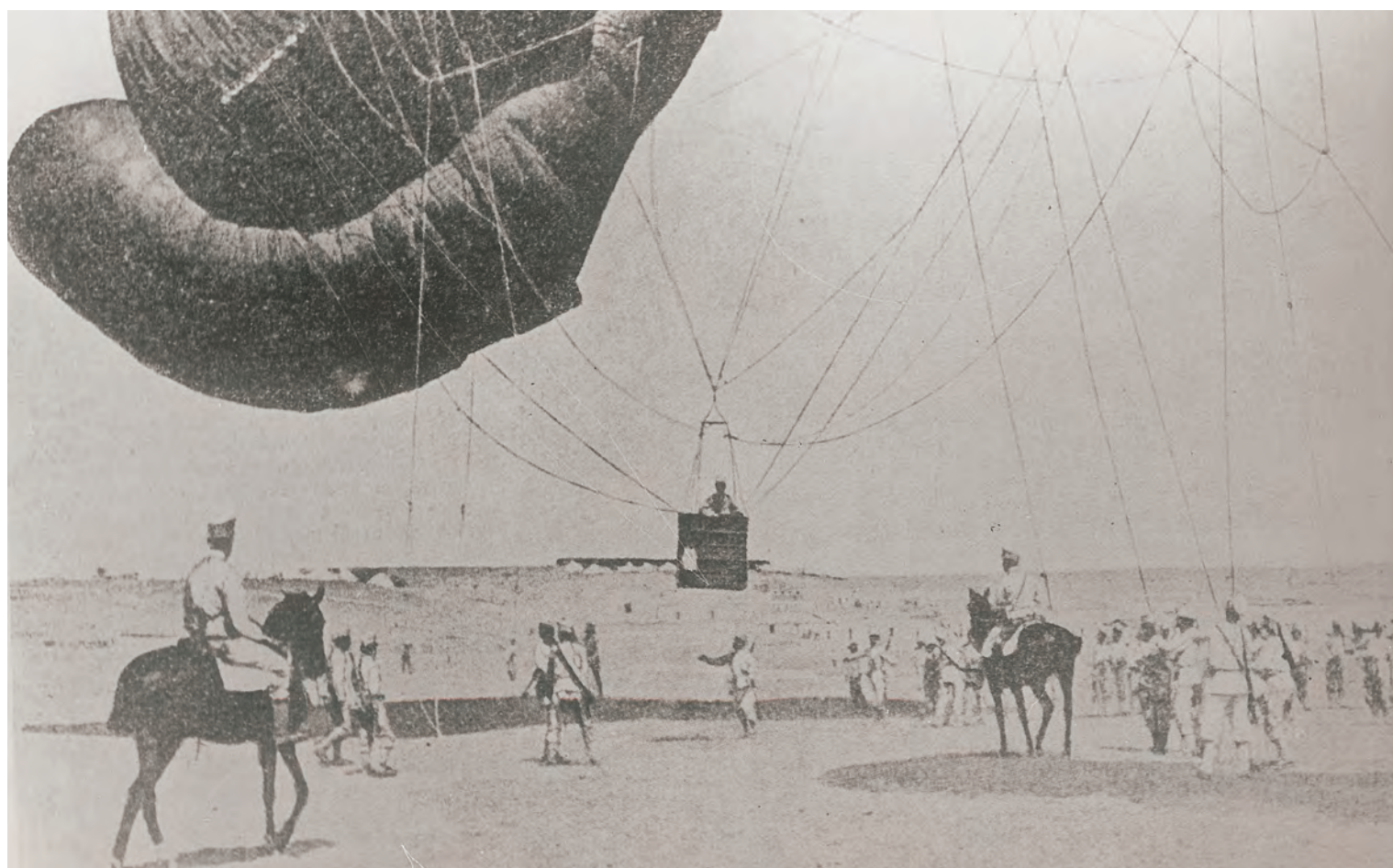
El 25 de septiembre el capitán Herrera terminó y entregó un detallado croquis del Gurugú, realizado con los datos obtenidos desde el globo. En cuanto lo entregó, la Comandancia de Ingenie-

ros de la plaza confeccionó todas las copias necesarias para distribuir las a los mandos de la Comandancia General y a los de las columnas, a fin de que pudieran tomar sus decisiones basándose en datos precisos sobre el terreno en el que se iba a operar.

Un poco más al Sur se seguían realizando continuas observaciones desde el globo “Reina Victoria”, para preparar el avance sobre Nador y Tauima. Este avance era necesario para proteger el destacamento de los Pozos de Aograz. Los reconocimientos mantenían al Alto Mando bien informado de la presencia y desaparición de los contingentes enemigos de importancia. Las observaciones se prolongaron hasta el día 24 de septiembre.

Cuando el general Marina dió la orden a la División del general Orozco de avanzar para ocupar Tauima y Nador, lo hizo en el momento justo y preciso.

Para esta operación, realizada el 25 de septiembre, a las 8 de la mañana se elevó en La Restinga el “Reina Victoria” ocupado por el capitán Gordejuela y el



El globo-cometa “Reina Victoria” se eleva en la zona de Melilla para reconocer las posiciones enemigas.



Vista del globo "Reina Victoria" tomada desde Zoco el Had mirando al Gurugú.

teniente Barrón. En esta misma posición se encontraba el general Marina, ejemplo de actividad continua, que siguió la operación desde este punto, para coordinar, en lo que fuera preciso, la acción de las dos columnas mandadas por los generales Tovar y Orozco. La columna del Norte, mandada por el general Tovar, salía del borde occidental de la Mar Chica y el "Reina Victoria" debía estar preparado para acompañarles, para lo cual tenía que desandar lo andado el día 16 de agosto. El globo se mantuvo elevado e informando continuamente por teléfono de las informaciones que obtenía, hasta que llegó a La Bocana; allí tuvo que descender para cruzar el canal abierto por la draga, volvió a elevarse una vez pasado el canal y llegó hasta la Segunda Caseta. Allí volvió a descender y se detuvo por un buen rato, quedando con el resto del parque aerostático que se encontraba en esta posición. Desde allí la División Tovar, después de haber atraído hacia su zona la atención de los cabileños, podía maniobrar para proteger el flanco de la columna del general Orozco.

La columna del general Orozco, que se encontraba en Zoco el Arbáa, avanzó desde el Sur para apoderarse de la cota de Tauima, donde podía establecerse una guarnición suficiente (puesto que se creía que la posición contaba con dos pozos que aseguraban el suministro de agua) y donde se podría asentar una batería que podría batir la zona

de los Beni bu Ifrur, pero quedando fuera del alcance de los fusiles de los cabileños instalados en esta última sierra.

Una vez ocupada Tauima a media mañana sin que el enemigo la defendiera, se vió que la posición casi carecía de agua y era de difícil sostén. El general Orozco supo que desde el globo se veía que la mayoría del enemigo se retiraba hacia el Oeste, en dirección al interior de la cábila de Uled Settut, por lo que decidió seguir avanzando para ocupar la zona de Nador. Para ello dejó dos Batallones del Regimiento del Rey nº 1 y una Batería de Montaña en Tauima y siguió hacia las huertas de Nador con el resto de su División, batió con su artillería las alturas denominadas Tetas de Nador, las asaltó a la bayoneta con la infantería y ocupó el poblado a media tarde. La operación se realizó con tal facilidad que no se tuvo ni un muerto y sólo se sufrieron catorce bajas: 11 soldados heridos y 1 jefe (el comandante Perinat) y 2 soldados contusionados. Por la tarde la columna mandada por el general Tovar llegó a Nador, enlazando con la columna del general Orozco y asegurando así todas las orillas de la Mar Chica.

El mismo día, por orden del general Marina, el destacamento que se había detenido momentáneamente en la 2ª Caseta, continuó su marcha de aproximación a Nador. Esta marcha se realizó con el globo elevado, manteniendo una continua observación del enemigo, a

pesar de lo cual recorrieron los 38 Km. del trayecto en 6 horas y media. Una vez en Nador se obtuvieron nuevas fotografías y se realizaron numerosos croquis de campaña.

El general Marina veía que para dejar bien asegurado todo el perímetro de la Mar Chica era imprescindible dominar la llanura de Bu Areg, para lo cual era necesario ocupar la alcazaba de Zeluán, en la orilla izquierda del río, desde la cual además se podía tener estrechamente vigilada y amenazada a la cábila de Beni bu Ifrur. Aprovechando la baja moral del enemigo decidió ocupar la alcazaba el 27 de septiembre.

En la madrugada de éste día se elevó el "Urano", ocupado por el capitán Herrera y el teniente Fernández Mulero. Los aerosteros observaron desde el globo los alrededores de la alcazaba y el interior de ésta. A las 8 de la mañana la infantería inició el avance en dos columnas, mandadas por los generales Alfáu y Morales, que agrupaban un total de más de 4.500 hombres, con 260 caballos y 8 baterías; el mando de la operación lo ejercía directamente el general Marina. El avance se realizó con el globo elevado y manteniéndose sobre las tropas durante todo el movimiento. Como los aerosteros informaron continuamente al general de los movimientos y concentraciones del enemigo, además de dirigir el tiro de la artillería, que fue muy intenso durante el avance, la operación se pudo realizar con muy pocas

bajas y la fortaleza se ocupó a las 2 de la tarde.

La ocupación del Gurugú

Aprovechando que la atención de los cabileños estaba totalmente centrada en la zona de Zeluán, el general Marina decidió aprovechar la ocasión para ocupar el Gurugú, que ya estaba casi totalmente envuelto por las nuevas posiciones españolas y se encontraba totalmente libre de moros. El 29 de septiembre la Compañía de Globos empezó a cooperar en el avance sobre el Gurugú, mientras finalizaba la ocupación de la zona de Tauima por la columna Orozco. Cuatro columnas, bajo las órdenes del general Arizón, salieron desde la zona del hipódromo y sus alrededores. Para empezar, los dos globos de reconocimiento apoyaron el avance de la columna mandada por el general Francisco Aguilera y Egea, constituida principalmente por una Brigada de la División Orozco. Durante este avance, además de reconocer el terreno, los globos aseguraron el ajuste del fuego de la artillería. Para corregir mejor los disparos, se pusieron los globos en comunicación directa con las baterías de artillería. Fueron entusiastamente felicitados a causa de “la

forma inmejorable” en que efectuaron el ajuste del tiro.

Por otro lado, las informaciones sobre el terreno ocupado por el enemigo, especialmente la zona de Beni-bu-lfrur, “proporcionaron datos de gran valor sobre las posiciones enemigas, efectivos de las harcas y lugares en que efectuaban sus concentraciones”, según el parte oficial. La mejor demostración de lo bien que pudo escoger el momento para este avance es que se coronó el Gurugú sin que la infantería tuviese que disparar ni un solo tiro y a media tarde la bandera de España ondeaba en el pico Basbel, la cresta más alta del monte (760 m. sobre el nivel del mar).

El combate del 30 de septiembre en Beni-bu-lfrur

Con la toma de Zeluán se consideró prácticamente acabada la campaña de este año, pero los rifeños no permitieron que la campaña finalizara tan rápidamente. El día 27 de septiembre se había ocupado la posición de Bu Guenzein, que había quedado guarnecida tan sólo por un Batallón de Infantería y una Batería de Artillería de Montaña. Cuando se recibieron confidencias de que los rifeños proyectaban atacarla para poder envolver Zeluán, el general

Marina ordenó reforzarla el día 30 con otros dos Batallones, otra Batería de Montaña y una del 2º Regimiento Montado. Para asegurarse más se efectuó un reconocimiento ofensivo, que fue realizado por parte de la División de Cazadores del general Tovar y una Brigada de la División del general Orozco; esta última Brigada iba bajo el mando del general Darío Díez Vicario, incorporado desde la península el día anterior. El general Morales mandaba el total de más de 8.000 hombres, 600 caballos y 24 piezas de artillería. Se trataba principalmente de estudiar el camino de Zeluán al collado de Atlatén por Bu Guenzein y Zoco-el-Jemis de Beni-bu-lfrur, y también se quería averiguar si era cierto que en las proximidades de Zoco-el-Jemis se encontraba la “harka” de la que habían hablado algunos confidentes.

Antes de iniciar la operación, a las 8 de la mañana, en la zona de la 2ª Caseta se elevó el globo “Urano”, ocupado por los tenientes Ortiz Echagüe y Pou Portes; desde lo alto pudieron observar las posiciones de los moros que amenazaban Bu-Guenzein. Al parecer el globo se elevó en la 2ª Caseta y no más cerca del frente, por temor a que no pudiera llegar hasta Zeluán por no



Vista del globo “Reina Victoria” tomada desde Zoco el Had mirando hacia Benisicar.

haber un camino adecuado; además no se trataba de un reconocimiento topográfico desde el globo, sino de un “reconocimiento ofensivo” que debía realizar la columna⁹. A las 10 se puso en marcha la vanguardia de la columna que penetró en el valle del río El Jemis. Durante el combate que se trabó, al aparecer otra numerosa “harka”, procedente de Beni-Sicar, y diversos grupos de moros menos numerosos pero procedentes de todos lados, se mantuvo constantemente informado al mando de los movimientos del enemigo desde el globo enlazado telefónicamente con el puesto de mando. Desde el mismo globo se corrigió el tiro de las Baterías de Artillería con asombrosa precisión. Cuando los aerosteros informaron de que el total de los moros superaba la cifra de 16.000 cabileños, se decidió que las columnas se retirasen ordenadamente.

Cuando se inició la retirada el general Díaz Vicario debió protegerla empeñando las últimas reservas y manteniéndose en primera línea, para dar ejemplo de serenidad. Al caer el general herido de muerte por un disparo, la visión de conjunto que permitía la existencia del globo y sus observadores, permitió una retirada ordenada, en la que no se abandonó ni un herido ni una pieza de Artillería. Se distinguió especialmente la Batería del 3º Regimiento de Montaña mandada por el capitán Fernández Herce, que realizó una brillante retirada, escalonando muy bien las dos piezas que le quedaron, hasta acogerse al fuego de las otras baterías dirigidas desde el globo. De todos modos el combate fue muy duro, pese a la información obtenida desde el globo, ya que murieron, además del general Díaz Vicario, 3 oficiales y 36 suboficiales y soldados; resultaron heridos el general Alfáu, 2 jefes, 18 oficiales y 311 suboficiales y clases de Tropa.

Después de este combate del 30 de septiembre, se decidió reorganizar los dos destacamentos de la Unidad de Aerostación, para que pudieran “determinar perfectamente la situación y número del enemigo”¹⁰. Al parecer esta reorganización consiguió que dispusiesen del personal, el material y el ganado necesarios para poder acompañar a las columnas en sus avances, en lugar de

permanecer estáticos durante el movimiento de las columnas y tener que limitarse a observar los acontecimientos cada vez desde más lejos.

La demostración decisiva: el avance del 17 de octubre

Después del combate de Beni-bu-lfrur, el día 30 de septiembre, se intentó de nuevo dar por acabada la campaña de 1909, por lo que se siguió una breve tregua hasta el día 17 de octubre. El capitán Gordejuela aprovechó la relativa calma para redactar un detallado informe que envió al coronel Vives. Entre otras cosas le decía: “La labor de los globos en estos dos meses que llevamos en campaña ha sido importante. Sus observaciones las han realizado entre 300 y 1.000 m. de altura. La marcha más importante, con el globo en el aire, ha sido de La Restinga a Nador (38 Km.) en la que se emplearon 6 horas y media). El capitán Herrera ha llegado a permanecer 14 horas seguidas



El general Darío Díaz Vicario, muerto en el combate de Beni-bu-lfrur.

en el aire, recorriendo 22 Km., entre el Hipódromo y La Restinga”.

Como el Gobierno conservador de Madrid apremiaba al comandante general de Melilla para que acabase cuanto antes las operaciones y el general Marina deseaba estabilizar definitivamente la línea ocupada por las tropas españolas, decidió llevar a cabo un reconocimiento aéreo de las dos mesetas de Atlatén y Taxuda, ya que podrían ser los bastiones que rematasen la línea de posiciones españolas, y estudiar un camino alternativo a Atlatén por el valle del río Uixan o del Caballo. El 17 de octubre, por orden telegráfica del general Marina, se elevó el capitán Herrera en el globo-cometa “Reina Victoria” para conocer la situación del enemigo y re-

conocer el valle desde Nador al collado de Atlatén y la parte del Gurugú donde se levantaban las ruinas romanas de Taxuda. Había que verificar si era cierto que “este valle abría el camino relativamente más fácil, más directo y más seguro para llegar al río Kert”. Se había observado el valle con prismáticos, pero se pensó en hacer reconocer el valle por la Unidad de Globos “que ya había prestado tan buenos servicios, al principio desde Melilla, después en La Restinga y en la llanura de Akerman”¹¹. En el valle había “numerosos caseríos rodeados de chumberas, lo cual dificultaba notablemente la corrección del tiro y facilitaba al enemigo acercarse a las tropas españolas sin ser visto”¹². La misión consistía solamente en reconocer las caras orientales de la meseta de Atlatén y las alturas de Taxuda. Para esto se llevó el globo a Nador, por el Norte de la Mar Chica, la 2ª Caseta y el paso del Atalayón.

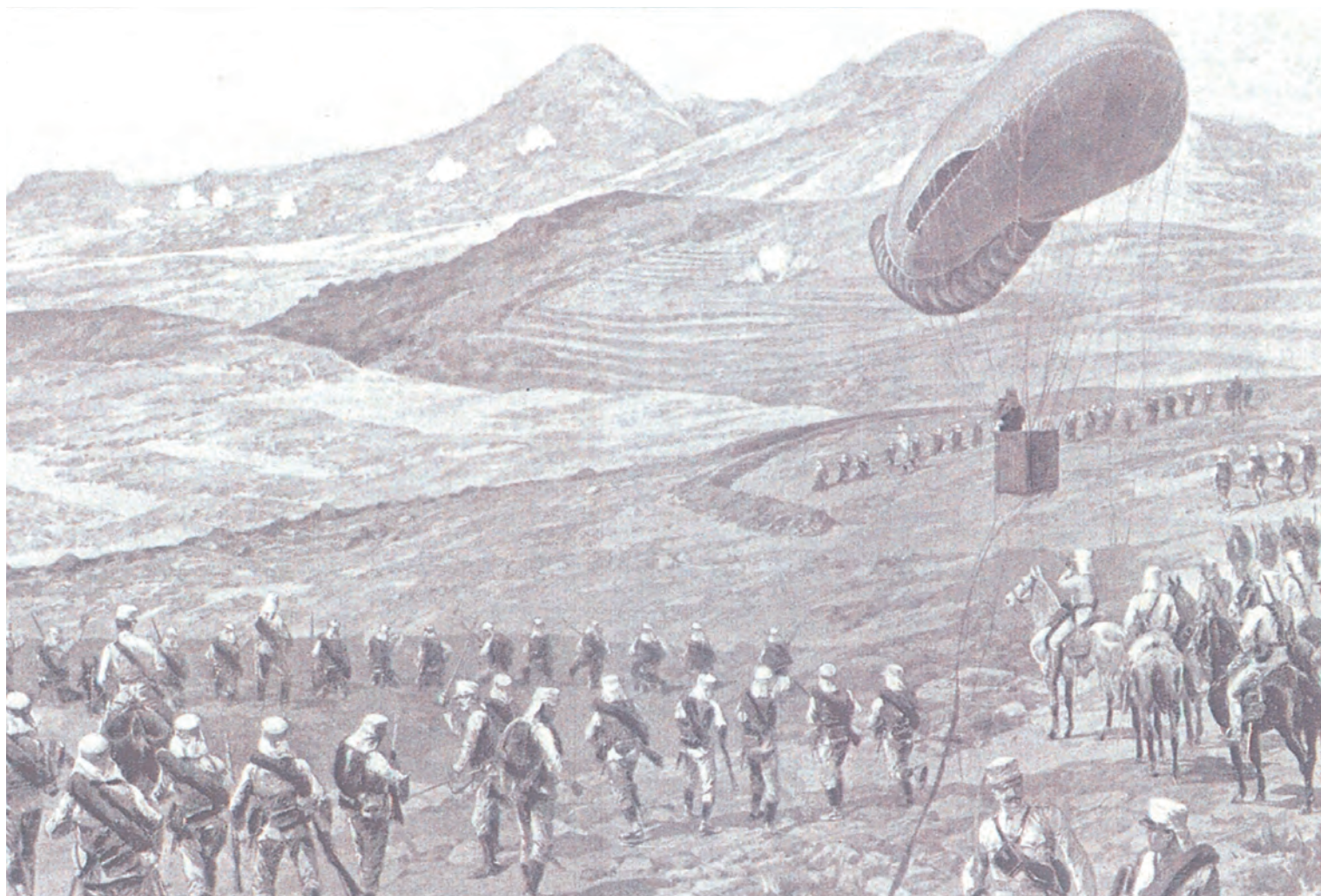
El 17 de octubre, sobre las 8 de la mañana, la columna había empezado a salir de Nador dirigiéndose hacia el poblado de Barracas. Para realizar mejor sus observaciones, el globo salió del campamento a las ocho y media de la mañana y avanzó 4 Km. por el valle del río Uixan al Oeste de Nador; el capitán Gordejuela mandaba personalmente el escalón de tierra de la Compañía de Aerostación. La operación fue protegida por la columna mixta del general Aguilera, con 2 Batallones del Regimiento de Infantería León nº 38 (Coronel Santa Coloma), 3 escuadrones del Regimiento de Lanceros de la Reina nº 2 (Coronel Wite) y la 3ª batería del 2º Regimiento Montado de Artillería con cañones Creusot del 75 (capitán Moto); estas tropas mantuvieron la línea más extrema de la vanguardia a 1 Km. escaso de los carros que transportaban el torno accionador del cable del globo. El globo se mantuvo a unos 1.000 m. de altura durante todo el avance y su ocupante estaba enlazado telefónicamente con el mando de la columna y con la batería de montaña que formaba parte de la misma; así las observaciones del globo podrían ser de gran utilidad inmediata para las tropas que protegían los carros. El general Orozco, jefe de la División, ordenó que la Compañía de Telégrafos del 6º Regimiento Mixto de Ingenieros, mandada por el capitán Nolla, tendiera durante el avance una línea telefónica para poder seguir directamente las vicisitudes de la marcha y ordenar, si fuese preciso, la intervención de las otras baterías del 2º Regimiento Montado emplazadas en el Monte Arbos (bajo el mando del coronel Cabeza de Vaca,

⁹“La campaña del Rif”. Eduardo Gallego.

¹⁰“Verdades amargas. La Campaña de 1909 en El Rif”. Capitán X.

¹¹“Les Espagnols au Maroc en 1909”. General de Torcy.

¹²“Crónica artillera de la Campaña de Melilla en 1909”.



Combate en Melilla.

Marqués de Fuente Santa, comandante principal de Artillería en el Cuartel General) y del Regimiento de Infantería del Rey, que quedó como reserva al pie del citado monte.

Cerca de las 9:00, cuando la sección avanzada del Regimiento de Lanceros de la Reina había recorrido unos 2 Km. y había alcanzado una cresta cerca de Barracas, el capitán Herrera descubrió desde el globo grandes concentraciones de moros a la izquierda de la columna, que siguió avanzando; en un principio señaló la presencia de unos 400 cabileños, número que fue aumentando hasta 3.000. Las tropas siguieron avanzando otros 2 Km. hacia el collado de Atlatén. Cuando las compañías más avanzadas del Regimiento de Infantería León fueron hostilizadas por los rifeños, unos apostados detrás de las chumberas del poblado y otros en el cerro de Sidi Brahim y las alturas existentes delante del poblado de Segangán, se batió al enemigo con fuego de fusil, apoyado por la batería de la columna y las de cañones Saint-Chamond del Monte Arbos, los de Tauima y la batería Fernández Herce desde las lomas de Nador; no obstante un cúmulo de dificultades, las baterías hicieron fuego “con orden y acierto”¹³. La Artillería hizo

retroceder a los harqueños hostiles detrás del cerro y luego los siguió batiendo con fuego indirecto siguiendo las indicaciones que les transmitían por teléfono desde el globo¹⁴. Desde el “Reina Victoria” se pudo observar fácilmente que los rifeños se retiraban detrás del cerro y que aparecía otro grupo por el flanco derecho de la columna, cerca del morabito. La batería del 2º Regimiento Montado de Artillería abrió el fuego, dirigido desde el globo, con grandes resultados, aunque el enemigo se encontraba casi a 4 Km. de la batería (a 3.750 m. según el informe del jefe de la batería); de hecho los moros no llegaron a acercarse lo suficiente como para hostilizar a las tropas españolas. A pesar de que el grupo principal de los moros se colocó detrás de la colina de Sidi-lahia, “la batería de la columna, siguiendo las indicaciones del globo, transmitidas por teléfono desde la barquilla, les batió por tiro indirecto, obligándoles a huir”¹⁵.

La columna siguió avanzando y ocupó el collado entre Taxuda y Atlatén. Como desde el globo el capitán Herrera estableció y notificó continuamente la fuerza y posiciones del enemigo, que se concentró en Taxuda y sus alrededores, la batería de cañones Schneider que formaba parte de la columna estu-

vo haciendo fuego durante casi 1 hora; a pesar de que los rifeños trataron de ocultarse en las barrancadas de la zona el fuego fue muy eficaz. Cuando la infantería llegó casi hasta las posiciones de los moros, éstos comenzaron a retirarse y salir a campo abierto, entonces las baterías de cañones Saint-Chamont y Krupp emplazadas en las alturas de las Tetas de Nador abrieron el fuego y se pudo observar que causaban muchas bajas al enemigo. La batería Moto, que ya había batido el monte Sebt y poblado inmediato, aprovechó las indicaciones del globo, que se le comunicaron telegráficamente, para horquillar el tiro contra grupos de moros ocultos a su vista, batiéndolos después con fuego rápido de gran eficacia¹⁶.

Un momento difícil: la retirada

A las once y media el capitán Herrera comunicó que había finalizado sus ob-

¹³Crónica artillera de la Campaña de Melilla en 1909”.

¹⁴“La Campaña del Rif (1909)”.

¹⁵“Verdades amargas”.

¹⁶“Crónica artillera de la Campaña de Melilla en 1909”.

servaciones sobre Atlatén y Taxuda y terminado el trazado del croquis; hasta este momento la columna no había sufrido ninguna pérdida. El general Aguilera dió entonces la orden de regresar a Nador y éste fue el momento que aprovechó el enemigo para intentar envolver a la columna, creyendo que se trataba de una retirada en derrota; para ello se concentraron en el valle Uixan, corriéndose por las chumberas y abriendo un vivísimo fuego sobre las fuerzas de la vanguardia inicial convertidas ahora en extrema retaguardia. “Ante lo nutrido del fuego que recibía la vanguardia española (ahora convertida en retaguardia) y el aviso del capitán Herrera de que los grupos enemigos engrosaban y convenía batirlos con la artillería”, el general Aguilera tuvo que interrumpir el repliegue y ordenar que se asentara la batería de cañones Schneider, que abrió fuego acelerado sobre los cabileños, siguiendo las indicaciones del globo; “esta batería rompió el fuego haciendo al enemigo enormes destrozos, que se observaban desde el globo”. Además las baterías emplazadas en Tauima y Arbós dispararon también sobre la masa de rifeños hostiles.

El repliegue hacia Nador continuó lentamente, con pequeñas detenciones para cambiar de posición la batería y relevar las líneas de guerrillas que formaban la retaguardia. La retirada hacia el campamento fue muy dura y en ella pereció el comandante Perinat, del Regimiento de León, que mandaba las fuerzas que protegían la retirada en primera línea.

El capitán Herrera continuaba transmitiendo por el teléfono datos a la artillería, con gran precisión. El tiro de la artillería, corregido desde el globo, resultó muy eficaz, pues el enemigo sufrió más de 300 bajas vistas. Como los moros veían que el fuego caía más certero sobre ellos cuando estaban a la vista del globo, disparaban sobre éste con todas sus armas. Aunque no llegaron a alcanzar a la barquilla ni a su ocupante, una bala cortó el hilo telefónico y Herrera se quedó incomunicado; esto hizo creer al personal de tierra que el capitán estaba herido o muerto, por lo que el capitán Gordejuela ordenó bajar el globo a toda prisa. A continuación se realizó una nueva ascensión en el globo, con los capitanes Gordejuela y Baselga (del E.M.) en la barquilla, que comunicaron sus observaciones por toques de bocina al estar cortado el cable del teléfono. El capitán Herrera tenía previsto confeccionar un croquis muy detallado del terreno durante el avance, pero no pudo hacerlo porque tenía que “atender

El globo “Reina Victoria” en una posición española, durante la campaña.

a todos los movimientos del enemigo, que se presentaba por todas partes”; por eso sólo hizo “a la ligera” una vuelta de horizonte “más detallada por el collado de Atlatén, que era el objetivo del reconocimiento”. Días después la terminó de poner en limpio, con los detalles que guardaba en su memoria y se la entregó al E.M. de la plaza.

Durante el tiempo que el globo no estuvo operativo la artillería no pudo seguir siendo tan efectiva y los rifeños se atrevieron a amenazar la retaguardia y los flancos de la columna. Pero entonces el comandante Coello de Portugal y Oliván, jefe de Estado Mayor de la Brigada, ordenó reforzar la retaguardia con una Compañía más del Regimiento del Rey que estaba en el campamento, y el coronel Santa Coloma, jefe del Regimiento de Infantería León nº 38, tomó personalmente el mando de la retaguardia al saber la muerte del comandante Perinat. Gracias a las tropas de reserva la columna logró volver a Nador sin perder el globo, aunque sufriera algunas dolorosas pérdidas (1 jefe y 2 soldados del Regimiento de León muertos, y 1 Teniente, 1 Médico y 20 de Tropa del Regimiento del Rey heridos). Según los parte, la batería de la columna disparó durante este día 450 granadas de shrapnell y 8 granadas ordinarias. El fuego de la artillería, corregido desde el globo, resultó eficazísimo, pues las bajas del enemigo pasaron de 300 (casi 1.000 según los confidentes).

Primeros juicios críticos del valor táctico de los globos

En el parte del general Aguilera se hacía constar que el enemigo al que había tenido que enfrentarse ascendía a 2.000 hombres “según las informaciones transmitidas desde el globo”. Éste empezaba a convertirse en un auxiliar del mando cada vez más necesario. Los reconocimientos efectuados este día por el capitán Herrera desde el “Reina Victoria” confirmaron además la presencia de unos 3.000 harqueños en tierras de Beni-bu-lfrur. Los rifeños envalentonados por la retirada de la columna, que consideraban una victoria suya, persiguieron a las fuerzas españolas hasta el campamento y las hostilizaron durante toda la noche y la noche del día siguiente. El fuego de fusilería dirigido contra la zona del campamento en que se encontraba el globo fue especialmente intenso, pero ni una bala llegó a alcanzarlo, aunque sí impactaron en los carros y en las pilas de los ci-



lindros de hidrógeno que se habían empleado como parapeto improvisado para proteger al “Reina Victoria”. El globo sólo sufrió la mojadura correspondiente a la lluvia torrencial. El 19 de octubre se desinfló el globo para protegerlo de la lluvia y el 26 de octubre se llevó a Melilla para revisarlo.

Este reconocimiento se hizo sólo 17 días después del reconocimiento en fuerza del trayecto de Zeluán al collado de Atlatén pasando por BuguenZein y Zoco-el-Jemis, que se efectuó el 30 de septiembre; el objetivo de ambos reconocimientos era análogo, pero los resultados fueron muy diferentes. En el del 17 de octubre, al utilizar adecuadamente la observación desde el globo, para cumplir la misión sólo se necesitaron 8



Compañías de Infantería, 3 Escuadrones de Caballería y 1 Batería de Artillería, y sólo se sufrieron 24 bajas. En el del 30 de septiembre se tuvieron que emplear 22 Compañías de Infantería, 2 Escuadrones de Caballería, 4 Baterías de Artillería, 7 Secciones de Ingenieros y 1 Sección de Ametralladoras, y se sufrieron más de 300 bajas propias. Algunos de los críticos militares más exigentes¹⁷ compararon el desarrollo y resultados de ambos reconocimientos, preguntándose por qué no se emplearon los globos directamente el 30 de septiembre, “cuando parece que el simple empleo de la aerostación podía haber evitado un gran número de efectivos para realizar la misión y de bajas durante su desarrollo”.

Con la información obtenida el general Marina decidió utilizar el valle del Río del Caballo para el avance sobre Atlatén, a la vista del estudio del terreno que formaba parte del proyecto del ferrocarril al Uixan, realizado por el ingeniero Sr. Becerra, así como la vista e itinerario desde el monte Arbex al collado de Atlatén entregado al general Marina por el súbdito español M. Delbleel. Esta idea se pudo reforzar con las fotografías obtenidas desde el globo en el reconocimiento del 17 de octubre.

En una carta del capitán Herrera al coronel Vives, fechada el 30 de octubre, le decía, entre otras cosas: “Todos han quedado muy contentos de la utilidad del

¹⁷“Verdades amargas”.

empleo del globo en el reconocimiento, y los mismos artilleros, que al principio parecía que no le daban importancia, nos han dicho muchas veces que debíamos acompañarles en todos los avances que se hagan, para evitar sorpresas como la del día 30 del mes pasado.”

Durante la semana siguiente descargó sobre la zona un fuerte temporal de lluvias, que hizo imposible el empleo de los globos. Además la crecida del Río de Oro inundó los campamentos. La Compañía de Aerostación tenía los dos globos y la mayor parte de su material en Nador, donde la crecida no tuvo efectos importantes. Pero, por si acaso, el día 23 regresó a Melilla, dejando en Nador sólo dos carros y algún material.

Cambio de Gobierno en Madrid

El día 21 de octubre de 1909 caía el gobierno conservador de Maura y subía al poder el gobierno liberal presidido por Segismundo Moret; aunque la mayoría de los Ministros juraron su cargo el 22 de octubre, el mismo día 21 tomaba posesión el nuevo ministro de la guerra, teniente general Agustín Luque y Coca. Desde el primer momento el general Luque aceptó la idea de seguir empleando la aerostación en África y durante su mandato envió posteriormente varios destacamentos de la Unidad de Globos a Marruecos. Cuando el general Orozco fue nombrado subsecretario de la Guerra, le substituyó como jefe de su División el general Muñoz Cobos.

Uno de los primeros actos del Gobierno fue aprobar el crédito extraordinario para cubrir los gastos de las operaciones en África, que había sido uno de los motivos de la crisis del gobierno anterior ante la votación desfavorable en las Cortes. El 28 de octubre la Gaceta de Madrid publicaba un Real Decreto del Ministerio de Hacienda concediendo un crédito extraordinario de 67.610.420 pesetas, adicional al presupuesto ordinario del Ministerio de la Guerra, "para el pago de las obligaciones devengadas y a devengar hasta fin de año, como consecuencia de las operaciones en África".

Nuevos avances sobre Hidum y Taguilmamin

Para facilitar la ocupación de Hidum (que había sido ocupada y abandonada el 24 de septiembre por ser de difícil defensa) y dominar la costa occidental de la península de Tres Forcas, el general Marina organizó 4 columnas mandadas por el Infante D. Carlos (jefe de la Brigada de Húsares), el general Morales (jefe de la 2ª Brigada de Cazadores), el general López Herrero (jefe de la 2ª Brigada de la 1ª División) y el general Imaz (jefe de la 3ª Brigada de Cazadores). La columna del Infante D. Carlos debía efectuar un movimiento envolvente por la derecha, acercándose a Taurirt; la columna Morales iría desde Dar-el-Hach-Bisián a Taxdir y luego hasta Hidum; la columna López Herrero desde Dar-el-Hach-Bisián directa a Hidum; finalmente, la columna Imaz quedaba como reserva en Dar-Bisián. Para facilitar el avance, el día 6 de noviembre de 1909 una Sección de la Compañía de Aerostación se estableció en la explanada de Rostrogordo por orden directa del general Marina. Esta Sección elevó el globo "Urano" para observar todos los movimientos en la zona, tanto

El globo cautivo "Reina Victoria" en Marruecos.

del enemigo como de las fuerzas propias, para facilitar la dirección del combate; cuando las 4 columnas avanzaron hacia Hidum el globo las acompañó permaneciendo elevado durante todo el trayecto.

A las 7 de la mañana salieron las tropas del campamento de Rostrogordo. A las 12 llegó a Hidum la columna Morales y poco después las demás, sin que fueran hostilizadas por el enemigo. Durante este avance el enemigo se iba retirando a medida que las columnas, con el globo bien a la vista de los harqueños, avanzaban hacia el Oeste. Debido quizá a la presencia del globo el enemigo no hizo acto de presencia y se pudo ocupar y guarnecer Hidum al mediodía, sin el menor problema y sin haber sufrido ni una baja. Una vez que la posición quedó establecida y ligeramente fortificada, las columnas se retiraron a Melilla a donde llegaron también sin novedad. El primer avance hacia Hidum había costado 3 días de combate (del 20 al 22 de septiembre) y 184 bajas.

El día 7 de noviembre, para facilitar el avance y ocupación de la altura de Agui-el Nerlasch o Taguilmamin, sobre el poblado de Mezquita, se elevó al amanecer el globo cometa "Reina Victoria" en la explanada de Fuerte Camellos. La operación se iba a realizar bajo el mando del general Arizón, con dos columnas mandadas por los generales del Real e Imaz. El general Marina estaba dispuesto a sacar el máximo partido de las fuerzas a sus órdenes y por ello ya no emprendía ninguna acción de importancia sin emplear algún globo para reconocer el terreno y observar al enemigo. Previamente el globo había realizado una serie de ascensiones, "que no revelaron la presencia en la montaña de ningún grupo de indígenas y tampoco constataron movimientos interesantes"¹⁸. Ambas columnas salieron de madrugada del hipódromo. Una de ellas pasó por los barrancos del Infierno y del Lobo, llegando por las inmediaciones de Ait Aixa hasta el Tari el Argu, donde estableció una posición. La otra pasó junto al blocao de la Mezquita y subió al pico de Taguilmamin, donde se estableció otra nueva posición a las 11 y media; quedaron de guarnición 3 Batallones de Infantería, 1 Batería de Artillería y 1 Compañía de Ingenieros. Pero desde los combates del 17 de octubre los rifeños no combatían contra las tropas que estuvieran acompañadas por un globo y se limitaban a observarlas a distancia. Por eso, se pudo escalar el



monte y establecer y fortificar la posición sin ser hostilizados por los moros, que no llegaron a hacer ni un solo disparo, aunque observaban continuamente el avance desde una distancia prudencial.

Las declaraciones del general Marina

El día 8 de noviembre el diario ABC de Madrid publicó unas declaraciones del teniente general Marina, que contaban con la aprobación oficial, ya que no fueron rectificadas ni por la censura ni por el Gobierno de Madrid, en las que el General decía: "El objetivo de la campaña, en lo principal, se puede dar por terminado. Nuestra línea militar tiene ya longitudinalmente cerca de cien kilómetros y ejercemos, si no soberanía, por que esta palabra estaría reñida con el Acta de Algeciras, protección, mejor dicho, dominio, en un territorio que abarca un área de 300 kilómetros, aproximadamente.

¹⁸"Les Espagnols au Maroc en 1909".



Inclúyese en este territorio al de Quebdana, que está sometido en grado tal que allí podríamos ejercer plena jurisdicción no obstante la distancia grande que lo separa de la plaza y lo crecido de su guarnición.

Así, pues, el objetivo que teníamos que realizar está cumplido, y si hubiera que realizar otro requeriría imprescindiblemente el concurso de grandes refuerzos.

Ahora queda un importante período: el de robustecer y fortificar convenientemente la línea militar establecida, y al mismo tiempo desarrollar una adecuada política que consolide lo conseguido por la acción de las armas y que evite la exacerbación de odios que convertirían la lucha en crónica.

No hay que olvidar que en una guerra como ésta, en que se toma una parte apreciable de territorio que no se va a colonizar, hay que contar con la raza indígena, pues además de lo que supone el ocupar su suelo, no se la va a lanzar a la desesperación constante, alejándola para siempre de su país....

Hemos hecho esta guerra como cumple realizarla a una nación civilizada que se ve obligada a castigar y a ocupar territorios; pero nuestra guerra, la guerra de una nación en estos momentos y en esta forma, no es, no puede ni debe ser la guerra de los vándalos y suevos; no es la guerra de exterminio y expoliación."

La ocupación de Atlatén: el valor disuasorio de un globo

Como los moros trataron de ganar tiempo, anunciando que se iban a presentar los cabecillas rebeldes El-Mizzián y El-Chadly, se detuvieron las operaciones por unos días. A ver que los citados jefes de la harka no se presentaban, se decidió reanudar las operaciones. La noche del 18 de noviembre de 1909 tuvo lugar una conferencia telegráfica entre el general Luque, nuevo ministro de la Guerra, y el general Marina, jefe del Ejército de Operaciones. El ministro dijo que se deseaba terminar la campaña con una

operación victoriosa, ocupando un objetivo de importancia táctica, estratégica y política. Asesorado por el Estado Mayor del Ejército "después de examen prolijo de croquis y fotografías tomadas desde el globo", había elegido la posición que debía ocuparse. El general Marina señaló que el único defecto del plan era que la meseta elegida estaba erróneamente rotulada en casi todas las cartas y mapas. Una vez aclarado que era la meseta de Atlatén y no la de Tazuda la que había que tomar, el ministro y el general en jefe acordaron el plan a desarrollar. Después de deshacer el equívoco sobre Tazuda y Atlatén "a la vista de croquis, planos y fotografías tomadas desde el globo cautivo", preguntó el Ministro: "¿Sería difícil desde Arbós o desde un punto próximo, elevar el globo para que fijase bien la situación de Tazuda y Atlatén?" El general Marina contestó que: "el globo hizo ya reconocimiento a vanguardia del Monte Arbós" y que "podría repetirse cuando se creyera necesario".

Esta conversación prueba la importancia que se empezaba a dar al reconocimiento aéreo, considerado prolegómeno indispensable de todas las operaciones de importancia. Además fue también la primera ocasión de la historia en que las fotografías aéreas fueron estudiadas a más de 800 Km. del frente por un Estado Mayor que, sin ver el terreno, propuso un plan de operaciones basado en el completo conocimiento de la zona donde había que operar. Esto demuestra el cambio radical en la dirección de las operaciones que podía significar el buen empleo de los reconocimientos aéreos.

Para la operación sobre Atlatén se concentraron numerosas fuerzas (entre las que se encontraba la Compañía de Aerostación) en el hipódromo, desde donde avanzaron hacia Nador, donde ya se encontraba la 1ª División; algunas Unidades más llegaron a Nador desde Zeluán el 25 de noviembre.

El 26 de noviembre se realizó el avance sobre la meseta de Atlatén. Como se trataba casi más de una demostración final de fuerza que de una operación de combate, el general Marina tomó el mando de la operación, en la que participaron tres Divisiones, con un total de 17.000 hombres, 2.000 caballos y 11 baterías de artillería, además del globo "Urano". En la operación colaboró la Compañía de Aerostación al completo (con 107 hombres, 6 caballos y 61 mulos, según el estadillo de fuerzas de la Comandancia General). Se constituyeron tres columnas, bajo el mando de los generales Tovar (la de la derecha,

con las Brigadas de los generales Morales y Brualla), Muñoz-Cobos (la de la izquierda, con las Brigadas de los generales López Herrero y Navarro, que había substituído al general Imaz, ascendido) y Huertas (la de reserva, en la que estaba incluída la Unidad de Aerostación, con las Brigadas de Infantería del general Carbó y la de Caballería del General Miláns del Bosch).

A las 7 de la mañana iniciaron su avance las columnas, “después de una primera ascensión del globo “Urano”, que no señaló nada anormal”¹⁹. La columna de reserva avanzó por el centro del valle del río Uixán, llevando el globo elevado para observar al enemigo y seguir el avance de las columnas. Se ocupó sin resistencia el poblado de Segangán, donde estaba la casa de El-Mizzián, que tuvo que huir precipitadamente; a las 10 se ocupó el poblado de Bentahar. La columna Morales, que era la única que fue ligeramente hostilizada, ocupó la meseta de Atlatén. Además de las exploraciones previas, que habían servido para obtener fotografías y confeccionar panorámicas, croquis y mapas, el globo estuvo constantemente elevado durante el día del avance, en continua observación del campo y vigilancia del adversario. El enemigo, al ver que no podía burlar la perpetua vigilancia de los aerosteros españoles, abandonó poco a poco el terreno y las tropas españolas ocuparon la meseta sin sufrir ni una baja. Los habitantes de los poblados de las barrancadas del Gurugú huyeron despavoridos a ocultarse en las alturas; estaban dispuestos a resistir, pero los amedrentó el alarde de fuerzas desplegadas en esta ocasión²⁰. Los dos jefes rebeldes El-Mizzián y El-Chadly, huyeron de la zona.

Después de establecer la posición y dejar allí una guarnición adecuada, así como en el monte y poblado de Sebt y en la loma de Bentahar, la columna regresó a Nador, donde llegó bajo una fuerte lluvia y ya de noche. Hasta los críticos más feroces²¹ consideraron que la ejecución de esta operación había sido perfecta.

El regreso a la Península

Al día siguiente (27 de noviembre) se presentaron al general Marina, en Nador, cuatro caídes de Beni Sidel y una

delegación de caídes de Beni Bu Ifrur, ofreciendo su sumisión y pidiendo la protección de España. Después de estos últimos avances y éxitos, el nuevo Gobierno dió por terminada la campaña.

Una vez finalizado el levantamiento fotográfico de la zona hasta el río Kert, que sería de gran utilidad para la campaña de 1911, la Unidad de Globos recibió orden de volver a Guadalajara. La última ascensión de la Compañía la realizó el teniente Ortiz Echague en el “Urano” desde Hidum, el 8 de diciembre, protegido por un destacamento de infantería; su misión era realizar algu-

mera vez el buen hacer de la Unidad de Globos.

En la memoria del Estado Mayor Central del Ejército sobre las “Enseñanzas de la campaña del Rif en 1909”, se daba gran importancia a la aerostación al analizar el desarrollo de las operaciones. Sobre las generalidades de su empleo decía: “Este Servicio ha resultado utilísimo, sin que durante la campaña su empleo haya producido la menor perturbación”. Este último comentario estaba dirigido a aquéllos que, admitiendo la posible utilidad de la Aerostación, consideraban que era muy engorroso para el buen desarrollo de las



Una lámina de la serie de 21 que los aerosteros militares presentaron al Estado Mayor de Melilla.

nas observaciones que se consideraban de importancia.

El 20 de diciembre salió de Melilla la Compañía de Aerostación. El 22 de diciembre llegó a Madrid por donde desfiló, entre el entusiasmo de toda la población, antes de regresar a su acuartelamiento en Guadalajara. En las Memorias del Capitán Herrera éste cuenta con gran sentido del humor que les cargaron de coronas de laurel, que a él le producían gran orgullo, pero a su caballo gran apetito, por lo que intentó comérselas durante todo el desfile.

Juicios finales de la actuación de los globos en esta campaña

La actuación de la Compañía de Aerostación fue relativamente breve, pero brillantísima. El alto comisario, general Marina, les colmó de elogios y recompensó a todos los aeronautas distinguidos con citaciones y medallas. Sólo el capitán Gordejuela recibió tres Cruces rojas del Mérito Militar, que fueron concedidas en virtud de propuestas e informes de generales y jefes que no pertenecían al Servicio y apreciaban por pri-

operaciones debido a las servidumbres ocasionadas por el empleo de los carros del escalón de tierra. Hay que tener en cuenta que ya entonces había ganado mucho terreno la doctrina de que “África se guarda por el movimiento. Se debe emplear un sistema mixto de puestos fijos y de columnas móviles, y se armoniza la política con la fuerza”²².

La citada Memoria, después de señalar que un gran inconveniente en Marruecos estaba constituido por el desconocimiento del terreno, reconocía que: “Los servicios prestados para adquirir conocimientos del campo enemigo (mediante los globos) han sido de gran utilidad...”; “...aunque no pueda llegarse nunca con los procedimientos empleados a la exactitud de los levantamientos topográficos...”, “...en casos como el presente, en que era ignorada la forma del terreno en mucha parte de él, sería muy razonable emplear el Servicio de Aerostación”. “Los dos globos, cometa y esférico, han realizado gran número de ascensiones en el Hipódromo, Restinga y Nador, obteniendo croquis y ob-

¹⁹“Les Espagnols au Maroc en 1909”.

²⁰“Crónica Artillera de la Campaña de Melilla en 1909”.

²¹“Verdades amargas”.

²²“Notas sobre el problema de Melilla”.

servaciones siempre útiles, lo mismo para el Alto Mando que para la corrección del tiro.”

En cuanto a la observación del enemigo, la Memoria consideraba que ésta era “la verdadera misión del globo cautivo. Ha permitido descubrir al enemigo en las barrancadas del terreno montañoso donde estaba perfectamente desfilado de las vistas antes de emplear el globo, obteniéndose datos de su número, movimientos, campamentos y aduare, tan interesantes para el mando”. Después, aconsejaba especialmente su empleo en algunas acciones, afirmando: “Su papel durante las operaciones del general Aguilera en Quebdana, informando al General Marina de la marcha del combate, y en el reconocimiento del 17 de octubre, avisando con anticipación la llegada de contingentes enemigos, no pudo ser más lucido. ...es indudable que si se hubiera contado con él en algunas ocasiones los resultados hubieran sido más favorables, como ocurrió el 17 de octubre, que, con escasas bajas por nuestra parte, se hizo duro escarmiento al enemigo”. En cuanto a la corrección del fuego de la artillería, el globo “ha tenido su aplicación cuando, por la forma del terreno, era necesario la elevación del globo para conseguir un observatorio adecuado al campo de tiro”.

Al hablar de los problemas de logística se decía que “La situación de la base de operaciones, que obligó a llevar el empleo de los globos tan lejos del Parque de Guadalajara y con difíciles comunicaciones, ha hecho notar la conveniencia de dotar a dicho Parque de los elementos necesarios para instalar en tiempos de guerra parques eventuales en puntos más o menos próximos a la base de operaciones, en donde se pueda suministrar a la Unidad en campaña el hidrógeno y los elementos que necesita, y efectuar en ellos las revisiones y reparaciones urgentes del material, evitándose así los inconvenientes que lleva consigo el que todo elemento que la Unidad necesite sea objeto de tan largo transporte como ha sucedido en esta guerra, en que tenían que ser enviados los cilindros a Guadalajara para su recarga, invirtiéndose, cuando menos, ocho días en cada transporte entre Guadalajara y la base de operaciones.”

En cuanto al personal se recalca que “El personal todo ha demostrado su pericia y perfecta instrucción trabajando con entusiasmo y éxito. El número de oficiales de la Unidad, un capitán y tres tenientes, son suficientes para la maniobra del globo, pero no bastan para llevar a cabo todas las operaciones que lleva consigo este servicio, como son las observaciones desde la barquilla, tan fatigosas en días de viento que obligan al relevo con alguna frecuencia, re-



Lámina 1 de la colección de 21.

gistrar y comunicar las noticias dadas por el observador, atender a los trabajos de croquizado y fotografía, transporte de cilindros y reconocimiento del material, a más de haber tenido encomendado el servicio de proyectores. Esta falta se subsanó agregando un capitán para el servicio aerostático y un Teniente para el de alumbrado, y siempre será preciso agregar cierto número de oficiales de Estado Mayor para cooperar a los distintos servicios técnicos.”

Sobre otros aspectos la Memoria decía: “El ganado, en general, no ha dado mal resultado; sin embargo convendrá ensayar el tiro por caballos en sustitución de los mulos, y la tracción mecánica, que tendría ventajas en terrenos donde el agua escasea tanto como en Melilla.”

“Respecto al material, la necesidad del carro-torno, la de que los carros de

gas sean más ligeros y el aumento del número de cilindros del Parque para asegurar el funcionamiento de este servicio, son las consecuencias deducidas y hoy en estudio y trámite para su resolución.”

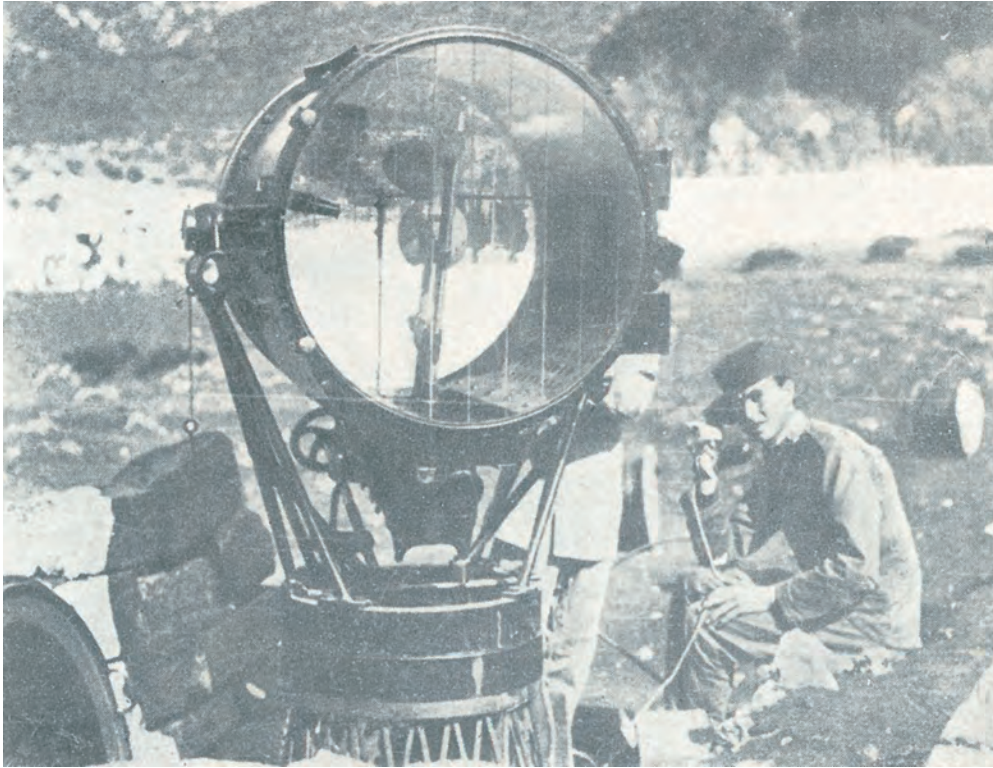
“En cuanto al empleo de este servicio se ha notado la necesidad de que los oficiales observadores se encuentren enterados de la finalidad de la operación, a fin de conseguir que las noticias adquiridas desde la barquilla y que se den al Cuarte General, estén orientadas al objetivo que se persigue. Será también muy conveniente se utilice como observadores, en algunas circunstancias (como se ha hecho en esta campaña en algunos casos), a oficiales de otras Armas o Cuerpos para adquirir noticias propias de su especial cometido.”

“Será también indispensable la mejor comunicación entre el pie del globo y el Cuartel general, pues el retraso de las noticias hace perder la eficacia del servicio.”

La Memoria, muy completa, estudiaba también las posibilidades de la acción antiaérea, a pesar de que no hubiera habido ocasión de experimentar en la práctica los Reglamentos, fruto de estudios teóricos. La conclusión obtenida era que, aunque en el caso de operaciones en Europa “las ascensiones deberían hacerse a seis o siete Km. de las baterías enemigas”, había que tener en cuenta “la altura, la hora y la

clase de observación que hubiera de efectuarse”. Por eso decía: “La distancia del objetivo a que se han hecho algunas ascensiones ha sido excesiva, debiéndose aceptar la de 7 kilómetros (Reglamento alemán) para un enemigo dotado de artillería, pero en guerras como la pasada debe reducirse considerablemente.” De hecho en el reconocimiento del 17 de octubre, las fuerzas de vanguardia iban sólo a 1 Km. por delante del carro-torno del globo.

En cuanto a la operatividad los datos eran incuestionables. “El globo ha estado inflado 40 días (se refiere aquí a los dos globos), efectuando 66 ascensiones. De los datos de tiempo recogidos se deduce que el globo hubiera podido elevarse en 96 días, lo que acusa (indica) un 66 % de días favorables (sobre 145 días en África), habiéndose utiliza-



los Ingenieros preparan un reflector para iluminar las posiciones del enemigo.

do el servicio sólo un 42 % del tiempo utilizable.”

“Por los resultados obtenidos con este servicio se hace muy recomendable su empleo en la preparación y ejecución de todas las operaciones que se emprendan, y es indudable que si se hubiera contado con él en algunas ocasiones, los resultados hubieran sido más favorables, como ocurrió el 17 de octubre, en que con escasas bajas por nuestra parte se hizo duro escarmiento al enemigo.”

Respecto al Servicio de Alumbrado, la Memoria recordaba que: “Este Servicio estuvo agregado al de Aerostación en toda la primera parte de la campaña, en la que se demostró la necesidad de que funcionara independientemente, agregándose para tal efecto un 1º teniente que se hizo cargo de él.”

La memoria también reconocía la conveniencia de aumentar el personal y material del Parque de Aerostación. Desgraciadamente no se hizo caso alguno de sus propuestas, como se evidencia al estudiar las sucesivas campañas en Marruecos.

La “*Crónica Artillera de la Campaña de Melilla en 1909*”, en su apartado “Ensayos de la campaña. Reglas de Tiro” recalca que “Se ha tirado alguna vez aprovechando las observaciones del globo, y en este caso el blanco quedaba oculto, hasta para el capitán que mandaba el fuego”.

Incluso las publicaciones semioficiales, como el libro “*La campaña del Rif (1909)*”, de Eduardo Gallego, lo resu-

men muy bien en su juicio final sobre la aerostación: “Este servicio ha resultado utilísimo, sin que durante la campaña haya producido su empleo la menos perturbación. Los dos globos, cometa y esférico, han hecho gran número de ascensiones en el Hipódromo Restinga y Nador, obteniendo croquis y observaciones siempre útiles, lo mismo para el alto mando que para la corrección del tiro. Su papel durante las operaciones del general Aguilera en Quebdana, informando al general Marina de la marcha del combate, y en el reconocimiento del 17 de octubre, avisando con anticipación la llegada de contingentes, no pudo ser más lucido. El personal todo ha demostrado su pericia y perfecta instrucción trabajando con entusiasmo y éxito”. Los resultados del adecuado empleo del Servicio no sólo fueron magníficos, sino que superaron todas las previsiones, incluso las del general Marina, que al principio había luchado para retrasar su envío a Melilla.

En este mismo libro, cuando se habla del Servicio de Fotografía, dependiente del Estado Mayor, se dice que la fotografías panorámicas obtenidas por este Servicio “completaban los datos y referencias que el Estado Mayor había podido suministrarse por otros medios (planos, *reconocimientos desde el globo*, referencias de conocedores del país, etc...)”.

El libro “*Les Espagnols au Maroc en 1909*”, del general francés de Torcy, que recibió un permiso especial para agregarse al Cuartel General del gene-

ral en jefe y siguió muy de cerca los hechos fundamentales de la campaña, en sus “Lecciones de esta guerra” decía: “El globo cautivo es esencialmente el órgano de observación, un órgano excelente hasta 500 ó 600 m. de altura, que su posición fija permite emplear casi siempre en el combate y de la manera más eficaz, incluso en condiciones de tiempo que harían difícilmente utilizables los otros sistemas (el dirigible y el aeroplano).”... “Es a los globos a los que se les ha pedido, durante todo el segundo período de la campaña, que garantizaran los servicios de exploración y de seguridad lejana. Lo han hecho del mejor modo posible.” Sin embargo, el general de Torcy recalca que, en su opinión, “las precisiones topográficas son la cosa del mundo para la cual el globo cautivo, incluso en movimiento, es el medio menos capaz.” Como ejemplo citaba el caso del reconocimiento del 17 de octubre, durante el cual se había confeccionado un croquis, “muy estudiado y aparentemente bien hecho”, que proporcionaba los primeros datos topográficos sobre el paso de Atlatén y sobre el río Kert; el autor había “tintado fuertemente, para reproducir la iluminación del momento, el alto talud meridional de la meseta de Taxuda, lo cual había inducido al alto mando a dar a esta meseta un valor exagerado de control sobre el paso y a hacerle pensar que si el enemigo seguía en posesión de la meseta podía hacer muy costosa la ocupación del paso”. Sin embargo, a pesar de preconizar el uso adicional de dirigibles y aeroplanos, el propio general de Torcy reconocía que “sobre todo, en relación con un enemigo tan móvil y disperso como los indígenas, las observaciones que hubieran podido realizar los otros aparatos no hubieran aumentado sensiblemente el interés de las informaciones proporcionadas por el globo cautivo.”

CONCLUSIONES

El primer empleo de los globos en campaña por parte del Ejército español fue un verdadero éxito. Pese a la falta de experiencia previa y a las reticencias del alto mando, la Unidad de aerostación cumplió sus tres cometidos a la entera satisfacción del mando militar y del gobierno. A la vista de la creciente experiencia adquirida se perfeccionaron las técnicas a emplear y se propusieron las adecuadas modificaciones del Reglamento pertinente. Pese al encendido debate sobre la campaña que se abrió al final de ésta, ni uno solo

de los críticos que desarrollaron sus feroces diatribas contra los diversos escalones del mando militar y político y sus directivas estratégicas, encontró motivos para criticar a los miembros de la Unidad de Aerostación o los resultados de sus actuaciones.

La misma firma August Riedinger, de Augsburgo, fabricante de los globos "Urano" y "Reina Victoria", publicó en su folleto de propaganda de 1910 algunas imágenes de los globos españoles durante esta campaña y reprodujo algunos párrafos de la memoria que publicó el general Marvá, como jefe de la Sección de Ingenieros en el Ministerio de la Guerra, y que publicó la revista "Memorial de Ingenieros". Es muy significativo que esta firma diera tanta relevancia a los buenos informes sobre esta

campaña, los cuales tenían más valor debido a las dificultades inherentes al despliegue en una zona tan atrasada y tan lejos de la Base de Guadalajara.

No cabe duda de que todos los miembros de la Unidad de Aerostación desplegada supieron demostrar su valor, talento y constancia; la suma de sus conocimientos técnicos y tácticos y el adecuado adiestramiento previo, les permitió cumplir su misión a entera satisfacción del mando y con el reconocimiento de sus compañeros de otras Armas y Cuerpos. ¿Qué más se les podía pedir?

Como resumen final, está claro que la mejor demostración de su buen hacer fue que a partir de 1909 no se realizó ni una campaña en Marruecos, por breve que fuera, sin contar con el apoyo de la aeronáutica; al principio globos y, desde 1913, globos y aeroplanos.

BIBLIOGRAFÍA

– *Aerostación: carros tornos y automóviles tornos empleados en aerostación*. F. Martínez Sanz. Madrid 1924.

– *Anuario militar de España* (año 1909). Madrid.

– *Artillería y aviación*. Carlos Martínez de Campos y Serrano, Conde de Llovera. Madrid 1918.

– *Balloons and airships*. Lennart Ege. N. York 1974.

– *Crónica artillera de la campaña de Melilla de 1909*. Comisión del Cuerpo de Artillería presidida por el Coronel D. Gonzalo Carvajal y Garrido. Madrid 1910.



El general de Torcy felicita al General Marina, al entrar éste en la alcazaba de Zeluán.

– *El Aeroplano en la guerra*. Comandante Bayo. Madrid 1916.

– *El aeroplano militar*. Gaspar Brunet. Barcelona 1911.

– *El problema de Melilla*. Cándido Lobera Girela, Capitán de Artillería. Melilla 1912.

– *El Raisuni*. Manuel L. Ortega. Madrid 1917.

– *Enseñanzas de la campaña del Rif en 1909*. Estado Mayor Central del Ejército. Madrid 1911.

– *España en el Rif (1909-1921)*. Víctor Ruiz Albéniz (El Tebib Arrumi). Madrid 1921/Melilla 1994.

– *España en Marruecos. (1910-1913)* Teniente Coronel Gonzalo Calvo. Madrid 1914.

– *España en Marruecos; crónica de la campaña de 1909*. Augusto Riera. Barcelona 1909.

– *España en sus héroes*. Ed. ORNI-GRAF. Madrid 1969.

– *Historia de la aeronáutica española*. José Gomá Orduna. Madrid 1946.

– *Historia de las campañas de Marruecos*. Servicio Histórico Militar. Madrid 1951.

– *Historia militar: apuntes: campañas de Marruecos (1859-1927)*. (AGM) Antonio Perales Viladés, Eduardo Tacoronte Aguilar y José Artero Soteras. Zaragoza 1954.

– *Instrucciones a los oficiales encargados de dirigir ascensiones libres*. Pedro Vives y Vich. Madrid 1902.

– *La acción de España en Marruecos*. Carlos Hernández de Herrera y Tomás García Figueras. Madrid 1929.

– *La aerostación española en la época de Vives*. Ricardo Fernández de la Torre. Madrid 1987.

– *La aerostación militar en España*. Anselmo Sánchez Tirado y Jacobo García Roure. Madrid 1889.

– *La aviación en las campañas coloniales*. Felipe de Vega y José Bielza. Madrid 1927.

– *La aviación en África*. José María Aymat Mareca. Madrid 1950.

– *La campaña del Rif (1909)*. Eduardo Gallego Ramos. Madrid 1910.

– *La campaña del Rif en 1909 (Juicios de un testigo)*. Fernando de Urquijo. Madrid 1910.

– *La guerra en África*. Capitán A. Garcíalavín. 1911.

– *La guerra en Marruecos (Ensayo de una adaptación táctica)*. General Dámaso Berenguer. Madrid 1918.

– *La guerra y el problema de África (unas cuantas verdades por un africanista más)*. Anónimo. Tipografía de Marcelino Miguel. Burgos 1914.

– *Les espagnols au Maroc en 1909 (hommage particulier à l'Armée d'Afrique)*. Général de Torcy. Paris 1910.

– *Lo que no tiene nombre*. Vila San Juan. Barcelona 1921.

– *Melilla, 1909: la aerostación en campaña*. Emilio Herrera Alonso. Revista Aeroplano nº 6. Madrid 1989.

– *Memorias*. Emilio Herrera Linares. Madrid 1988.

– *Nuestra aviación a través de la vida del general Kindelán*. Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Madrid 1963.

– *Organización de las fuerzas del ejército de operaciones de Melilla*. Estado Mayor Central del Ejército. Madrid 1909.

– *Precursores*. Jaime de Montoto y de Simón. Madrid 1993.

– *Porvenir de España en Marruecos*. Antonio Vera Salas. Toledo 1916.

– *Reglamento del servicio de aeronáutica en campaña (aerostación)*. Dirección General de Preparación de Campaña. Madrid 1929.

– *Reglamento técnico para el oficial de aerostación*. Dirección General de Preparación de Campaña. Madrid 1929.

– *Reglas prácticas de observación aérea*. José M. Aymat. Capitán de E.M. Madrid 1917.

– *Servicio aerostático militar*. Francisco de Paula Rojas. Madrid 1906.

– *Verdades amargas: la campaña de 1909 en el Rif*. Capitán X. Madrid 1910.

Aviación Legionaria Operazione Militare Spagna (O.M.S.)

JOSÉ RAMÓN ÁVILA BARDAJÍ
Coronel de Aviación

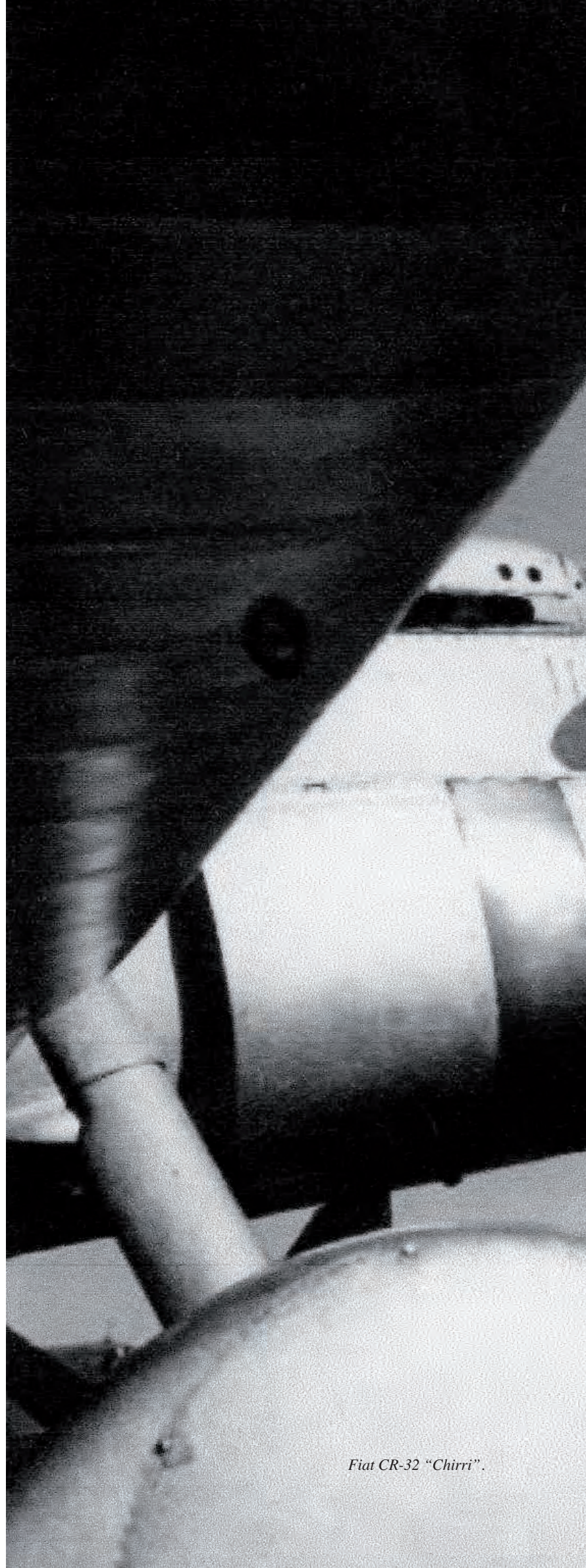
Se han cumplido 73 años de los acontecimientos que voy a relatar, que a mí, como piloto militar español, no dejan de emocionarme, al ver y sentir unos valores, principalmente de sacrificio y entrega, de una juventud perteneciente a la Aeronáutica Militar Italiana, la cual puede y debe sentirse muy orgullosa, de una gesta y de unos hombres, que sin pedir nada a cambio, sirvieron a unos grandes ideales. Creo que no se les puede hacer mejor homenaje que el de desempolvar esta parte de su historia, no para ser juzgada, no somos quienes para ello, sino para que sea más conocida. Será contada desde el punto de vista de esos pilotos participantes, con la información que ellos plasmaron en sus memorias, y con las anotaciones que reflejaron en sus cartillas de vuelo. Narrar toda su epopeya en España sería muy extensa pero me limitaré a contar su actuación de los primeros doce meses, que fueron de una gran actividad, acometividad, sacrificio y entrega.

Iniciado el Alzamiento militar en España el 18 de julio de 1936, el gobierno italiano (junto con el alemán) intervino rápidamente en ayuda de los militares alzados y comenzó la que sería definida como la Operazione Militare Spagna (O.M.S.). A finales de julio de 1936 habían llegado a Melilla, bombarderos Savoias S.81 con tripulaciones italianas para transportar las tropas del General Franco a través del Estrecho a España. En menos de un mes llegaría la caza con sus aviones y pilotos.

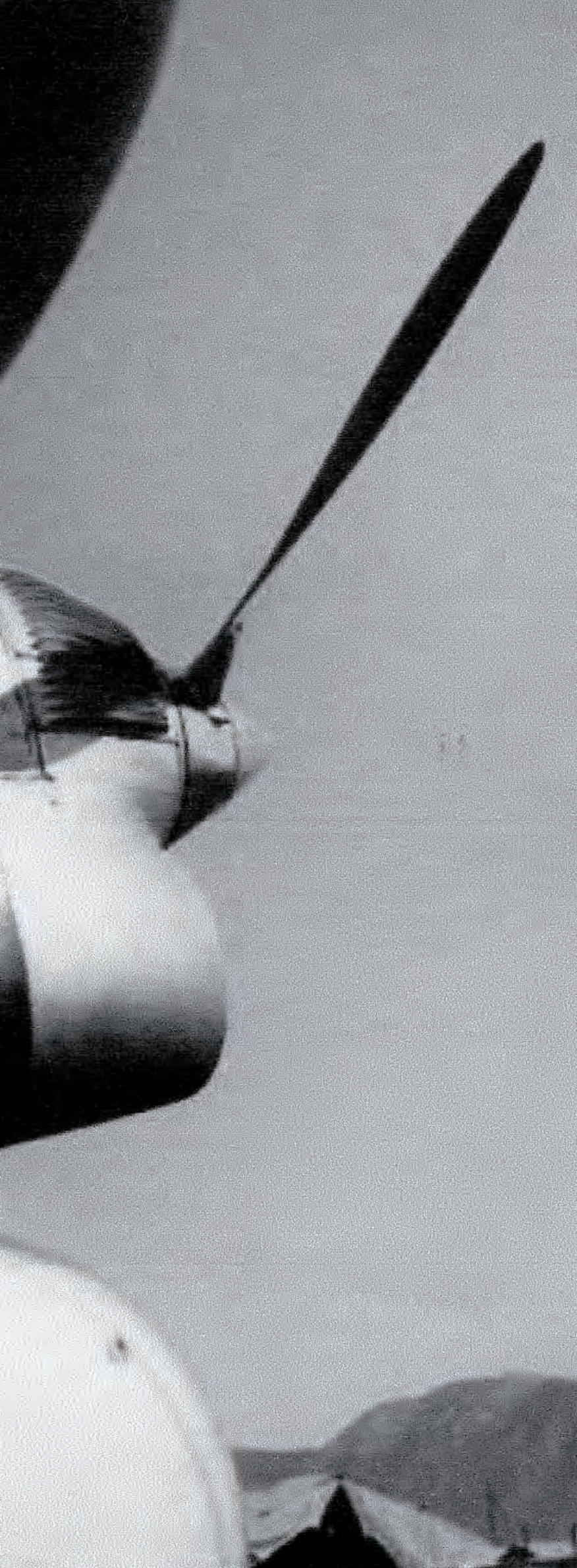
A principios de agosto de 1936, el Duque Amadeo de Aosta reúne en el aeródromo de Gorizia (Italia) a todos sus pilotos. Mantiene un discurso en el que solicita voluntarios para una arriesgada misión en España, en principio de un mes de duración, en la que por imperativos políticos, los voluntarios que se apunten figurarán con nombre falso y en caso de captura por el enemigo, no deberán revelar su pertenencia a la Aeronáutica Militar Italiana y este es el motivo por el cual está previsto el alistamiento en la Legión Española. Es numerosa la participación voluntaria de pilotos de unidades aéreas principalmente del 6° y 21° Stormo.

PRIMERA EXPEDICIÓN

Los primeros voluntarios seleccionados, pilotos de caza, marchan en ferrocarril el día 7 de agosto desde Udine, a



Fiat CR-32 "Chirri".



Composición de la Aviación Legionaria

3º Stormo

6º Grupo "Gamba di Ferro" (Fiat CR-32)

31ª Escuadrilla
32ª Escuadrilla
33ª Escuadrilla

16º Grupo "Cucaracha" (CR-32)

24ª Escuadrilla
25ª Escuadrilla
26ª Escuadrilla

23º Grupo "Asso di Bastoni" (CR-32)

18ª Escuadrilla
19ª Escuadrilla
20ª Escuadrilla

22º Grupo Autónomo "Le Linci" (Romeo RO-37)

120ª Escuadrilla
128ª Escuadrilla

21º Stormo Bombardamento Pesante (Pipistrelli S-81)

24º Grupo
213ª Escuadrilla
214ª Escuadrilla

111º Stormo Bombardamento Veloce

281ª Escuadrilla
285ª Escuadrilla

35º Gruppo Autónomo (Fiat BR-20)

230ª Escuadrilla
231ª Escuadrilla
65ª Escuadrilla

AVIACIÓN LEGIONARIA EN BALEARES

10º Gruppo Autónomo "Baleari"

101ª Escuadrilla
102ª Escuadrilla

25º Gruppo Bombardimento Notturmo (Pipistrelli delle Baleari" SM-81)

251ª Escuadrilla
252ª Escuadrilla

8º Stormo Bombardamento Veloce ("Falchi delle Baleari" S-79) 27º Gruppo

18ª Escuadrilla
52ª Escuadrilla

28º Gruppo ("Sparvieri" S-79)

10ª Escuadrilla
19ª Escuadrilla

La Aviación Legionaria pagó al igual que el resto de los Ejércitos su tributo en vidas humanas, su coraje en el combate no desmereció para nada del resto de otros grupos.

Las cifras también en el caso de la aviación legionaria son ambiguas y según que historiador las cifras varían considerablemente.

Pilotos fallecidos en combate ...entre 175 a 193

Pilotos heridosentre 142 a 192

Aviones perdidos:

CR-32 (Fiat).....72

Ba-65 (Breda)2

SM-81 (Savoia)4

SM-79 (Savoia)4

Br-20 (Fiat)1

RO-37 (Romeo)2

El piloto más relevante del Grupo de Caza de la Aviación Legionaria fue el sargento M. Brunetto di Montegnacco con 14 derribos sobre aviones republicanos.

Por número de derribos le siguieron:

Sgto Guido Presea.....con 13 victorias

Tte Adriano Mantellicon 9

Cap. Guido Nobili.....con 9

Mayor Andrea Zotticon 9

La mayoría de los pilotos de la Aviación Legionaria fueron embarcados en Cádiz en junio de 1939 con destino a Nápoles, donde fueron recibidos por el Rey de Italia.

las órdenes del teniente Dante Olivero, dirigiéndose a La Spezia. En el puerto de la Spezia se encuentra una nave mercante de nombre “Ebro”. A este barco son cargados 9 aviones Fiat CR-32, desmontados y embalados con sumo cuidado, así como sus nueve pilotos, dos armeros, dos montadores y un armero y el material correspondiente a recambios, armas y otros pertrechos. A bordo de la misma nave

24 Grupo de Caza

El 24º Grupo de Caza (Cucaracha) lo manda sucesivamente Fagnani –Casero– Francois – Tessani

CAPITANES:

Dequal, Vincenzo”Limonesi”
 Macagno”Pecori”
 Goliardo Mosca.....”Massa”
 Guido Nobili.....”Notabili”

TENIENTES:

Ernesto Monico”Preti”
 Ceccarelli, V. Ugo.....”Vacaresse”
 Olivero, Dante(+)
 Mantelli, Adriano.....”Arrighi”
 Franceschi, Giorgio.....”Saletti”
 Fiachino,Elio”Rago”
 Bernardino Serafin”Del Pelo”
 Larsimont, Antonio.....”Laimo”
 Ricci, Conrado”Rocca”
 Cenni, Giuseppe.....”Stella”

Subtenientes y brigadas:

Luigi Cenni”Stella”
 Luigi Mariotti”Pascucci”
 Giovanni Beretta
 Di Montegnasco, Bruno.....Romualdi”
 Mollo, Giuseppe
 Chainese, Rafaele.....”Giri”
 Salvi, Eugenio”Salvini”

Sargentos mayores y sargentos:

Giovanni B. Magistrini”Mainetti”
 Sirio Salvadori”Salvo”
 Giuseppe Avico”Robecchi”
 Guido Presel”Sanmartano”
 Adamo Giulietti”Pirilla”
 Vincenzo Patriarca.....”Boccolari” (derridado, herido y prisionero el 13 sep 36
 Bruno Castellani.....”Franceschini”
 Angelo Boetti.....”Ilacua”
 Raféale Chainese.....”Giri”
 Bruno Montegnaco.....”Romualdi”
 G. Lino Baschirotto”Pasquirotto”
 Archille Buffali.....”Guelli o Giorgi”
 Raoul Galli”Milandro”
 Mario Vivarelli.....”Guglielmotti”
 Sozzi Felice”Delicato”
 Costigliolo, M. Silvio”Castiglioni”
 Ruzzin, Giuseppe.....”Grassi”
 Guido Antonio Ferrari
 Atilio Gamba
 Alfonso Mattei
 Minuto Oreste”Proietti”
 Gulio Cesare
 Marcello Baccara
 Daffara Vittorio
 Peruk Giuseppe
 Gabrieli, Enzo
 Carmello, Giovanni
 Puppi, Enrico
 Giovanni Carmelo
 Enzo Gabrieli
 Giovanni Carmello
 Enrico Puppi
 Gobbo, Alberto
 Mattei,Alfonso
 Dentis, Carlo
 Puppi, Enrico
 Cesare, Giulio
 Ferrari, Guido Antonio



Componentes de la 1ª Expedición.

había hallado plaza también un grupo de militares pertenecientes a una unidad de carros de combate con su dotación de cinco carros Ansaldo CV.35. Es la primera expedición naval con rumbo a España

Al barco se le decide cambiar el nombre de Ebro a “Ariane”, menos llamativo para la misión a realizar. Poco después de su partida, se recibe orden de interrumpir el viaje y dirigirse al puerto de Cagliari (Cerdeña), donde quedó anclado en la bahía, fuera del puerto.

El servicio secreto italiano tenía indicios de que la tripulación del barco, en su totalidad española, planeaba atracar en un puerto leal a la República y consignar al servicio de esta, la nave y todo su cargamento. Los interrogatorios y las indagaciones duran cuatro días, al final de los cuales el buque reanuda la ruta hacia Gibraltar.

Una unidad naval de combate italiana (el explorador ligero “Luca Tarigo”, con base en Tánger durante aquella época, al mando del capitán de fragata Armando Squinobal) los escolta desde lejos y siempre dispuesto para intervenir en caso de problemas con la flota española. En efecto, entrada la noche, una unidad naval republicana se aproxima al “Ariane” solicitando mediante señales luminosas nombre y destino del mercante, pero al aparecer en el horizonte la silueta inconfundible del patrullero, de la clase Navegante, le hizo desistir de su intento de bloqueo, de esta manera la noche del 23 al 24 de agosto atravesó el Estrecho de Gibraltar eludiendo el bloqueo.

La navegación posterior por el Atlántico no presentó sorpresas, y el mercante embocó finalmente la ensenada de la ría de Vigo y atracó en el puerto de ciudad gallega la noche del 26 al 27 de agosto de 1936.

Los componentes de la expedición a Vigo son:

Especialidad	Nombre Real	Nombre de Guerra
Piloto (S.Ten)	...OLIVERO Dante	
Piloto (S.Ten)	...MANTELLI Adriano	.....(ARRIGHI)
Piloto (S.Ten.)	..FRANCESCHI Giorgio	.....(SALETTI)
Piloto (Sarg.)	....CHIANESE Raffaele	.....(GIGLIO)
Piloto(M.Ilo.)	.....DI MONTEGNACCO Bruno	(ROMUALDI)
Piloto (Sgto)	.....BASCHIROTTTO Gian Lino	(GIRI)
Piloto (Sgto)	.....BUFFALI Achille	.....(GUELLI)
Piloto (Sgto)	.....GALLI Raoul	.....(MILANDO)
Piloto (Sgto)	.....VIVARELLI Manlio	.....(GUGLIEMOTTI)
Mecánico	.....CRESTI	
Mecánico	.....BRUNETTO	
Montador	.....GERBINO	
Montador	.....GREGO	
Armero	.....BARZACCHI	



Componentes de la 1ª Expedición a bordo del barco en su salida del puerto de La Spezia.

El día 27.8.36 llegan a Mallorca 3 aviones CR-32 con La (M) de Musolini.

Una vez completadas las operaciones de desembarco, los pilotos y el personal de apoyo se encaminan a la estación de ferrocarril para subir a un tren con destino a Cáceres; desde esta base extremeña serán transportados al día siguiente en un JU-52 a Tablada (Sevilla).

Allí los oficiales son alojados en el Hotel Cristina y los Suboficiales en el Hotel Moderno. Se recuerdan como dos lujosos albergues, de los cuales el personal no pudo gozar en toda su intensidad, ya que como pilotos militares debían levantarse a las cinco de la mañana para encontrarse con sus aviones.

Se procedió al ensamblaje de los aviones y a su puesta a punto.

Una vez en Tablada se incluye a los recién llegados bajo nombre falso de la Aviación del Tercio, de la Legión extranje-

ra. El nuevo uniforme del personal italiano, en España, es el de la Legión. El color es el caqui característico, el "Rokiski" que lucen es una curiosidad (con hélice cuatripala y emblema de la Legión), junto con el "chapiri" (gorro) inéditos hasta entonces en la Aviación Militar española. Este uniforme sustituye a las ropas civiles de los expedicionarios. Como es natural, en el momento del alistamiento, las graduaciones se sustituyen también por las equivalentes en uso de la aviación española.

La escuadrilla de pilotos legionarios recibiría en poco tiempo un sobrenombre singular y desenfadado, que se convertiría en un apodo muy popular en las crónicas remitidas por los periodistas enviados que seguían la guerra civil: la Cucaracha.

Este era el distintivo que pronto adornó los fuselajes de los Fiat CR-32, una cucaracha con fez, que tocaba el saxofón y en lugar de notas emitía pequeñas siluetas rojas de aviones.



1ª Expedición a bordo del barco que les traía a España (Vigo).





Los pilotos de la Cucaracha pronto se sintieron orgullosos de su jocosos emblema, conscientes del respeto que infundía.

En Tablada no hay mucho tiempo para ambientarse. Los recién llegados se incorporan rápidamente en los turnos de salida por alarma de los cazas nacionales. En estos días, un espabilado joyero de la calle Sierpes, fabrica un anillo para los componentes de la Aviación Legionaria, que pronto se pone muy de moda y termina siendo una señal de identidad de los pilotos italianos, los cuales lo lucen orgullosos con el emblema de la Aviación Legionaria, su nombre de guerra y la fecha de incorporación a la guerra de España.

La obtención de la fotografía del anillo merece contarse. En el año 2004 fui comisionado a Trento (Italia), por el Ejército del Aire, para una reunión de representantes de Museos Militares de Aviación europeos. En el transcurso de aquellos días en una comida de confraternización me senté junto a un representante, al que pude apreciar luciendo en un su dedo de su mano el susodicho anillo, a mis preguntas lógicas sobre la procedencia de aquel anillo, con el "Rokiski" de nuestra aviación y el emblema de la Legión española, me contó con todo lujo de detalles, que había pertenecido a su tío Gian Lino Barchirotto participante en la guerra civil española, com-

ponente de la primera expedición y cuyo nombre de guerra era "Giri". Participó en la guerra de España (con 256 misiones, cinco victorias individuales y seis en colaboración), y también combatió en la segunda guerra mundial (con 292 misiones, seis aviones abatidos individualmente y tres en colaboración). A las medallas ganadas en España hay que añadir otras dos de plata al Valor Militar en campaña y la Cruz de Hierro alemana de segunda clase que le fue impuesta por el Mariscal de Campo Erwin Rommel en Martuba. Se había retirado de "colonnello" en 1970 y falleció en Vicenza en 1986 y el compañero de mesa, como aviador y sobrino de "Giri" había heredado tal joya. Pude fotografiarla y este es el testimonio.

SEGUNDA EXPEDICIÓN

Partió, días más tarde que la primera, del puerto de La Spezia con dirección a Melilla. A bordo del buque "Alicantino" el cual fue cambiado de nombre por "Nereide", llevaba 12 cazas Fiat CR-32 y a sus doce pilotos:

A pesar de haber salido más tarde que el "Ariene" llegaría antes a su destino. En esto influiría la distancia y que durante la travesía no ha experimentado ningún tipo de contratiempo

Su llegada al puerto de Melilla tiene lugar el 14 de agosto, y los aviones embalados, son desembarcados y transportados al aeródromo de Nador.



La 2ª Expedición en el puerto de La Spezia.

El apoyo de los italianos hasta el final del conflicto

Envíos oficiales:

– Fiat CR-32.....	376 unidades.
– Fiat G-50.....	12 unidades.
– Fiat Br-20 (Bombardeo).....	113 unidades.
– Savoia Marchetti SM.79.....	103 unidades.
– Savoia Marchetti SM-81.....	58 unidades.
– Breda Ba-65 (avión de asalto).....	12 unidades.
– Hidroaviones (varios tipos).....	22 unidades.
– Aviones de carga.....	53 unidades.
– Aviones de transporte tropas.....	10 unidades.

AVIONES DE LA AVIACIÓN LEGIONARIA

La aviación italiana, que recibió el nombre de Aviación Legionaria, envió a España alrededor de 760 aviones de los cuales los más importantes fueron los 376 Fiat CR-32 armados con dos ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm. y que desarrollaban una velocidad de 355 Km/h cuyos primeros modelos llegaron a finales del verano de 1.936. Otros doce cazas italianos que participaron en la guerra fueron los Fiat G-50, variante del CR-32 pero que desarrollaba una velocidad de hasta 470 Km/h. Destacar también las doce unidades del avión de asalto Fiat Breda Ba-65 armado con dos ametralladoras de 7,7 mm y otras dos de 12,7 mm. que alcanzaba los 430 Km/h. Respecto a los bombarderos hay que hablar de las 113 unidades del modelo Br-20 armado con tres ametralladoras de 12,7 mm. y una carga de bombas de 1.000 Kgs., su velocidad máxima era de 340 Km/h y los 100 Savoia Marchetti SM-79 armados con tres ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm., una ametralladora Lewis de 7,7 mm., y una carga de bombas de 1.000 Kgs. También había unos 80 Savoia-Marchetti SM-81 armados con cuatro o cinco ametralladoras de 7,7 mm. y unacarga de bombas de 1.200 Kgs. desarrollando una velocidad de 315 Km/h. A estas cifras habría que sumarle unos 20 hidroaviones italianos de reconocimiento y un número indeterminado de aparatos destinados a otros usos. En esta intervención italiana tuvo sus lecciones para el pensamiento militar de los italianos y en las tácticas que las distintas potencias pusieron en práctica durante la II Guerra Mundial.

Los componentes de la expedición a Melilla son:

Especialidad	Nombre Real	Nombre de Guerra
Piloto (Cap).....	DEQUAL Vincenzo.....	(LIMONESI)
Piloto (S.Ten) ...	MONICO Ernesto.....	(PRETI)
Piloto (S.Ten) ...	CECCHERELLI Victor Ugo.....	(VACCARESE)
Piloto (S.Ten) ...	CENNI Giuseppe.....	(STELLA)
Piloto (Sgto).....	MAGISTRINI Giovanni.....	(MAINETTI)
Piloto (Sgto).....	SALVADORI Sirio.....	(SALVO)
Piloto (Sgto).....	AVVICO Giuseppe.....	(NANNINI o ROBERCHI)
Piloto (Sgto).....	PRESEL Guido.....	(SANMARTANO)
Piloto (Sgto).....	GIULETTI Adamo.....	(PIRILLA)
Piloto (Sgto).....	PATRIARCA Vincenzo.....	(BOCCOLARI)
Piloto (Sgto).....	CASTELLANI Bruno.....	(FRANCESCHINI)
Piloto (Sgto).....	BOETTI Angelo.....	(ILLACQUA)

El "Nereide" en el viaje de regreso a Italia, fue interceptado por el submarino republicano C-2 y fue rescatado por un destructor italiano.

Allí, en Nador, son montados y el día 17 de agosto a manos del teniente Víctor Hugo Ceccherelli es probado en vuelo, el primer avión de caza italiano CR-32 en España.

El día 18 de agosto llegan a Tablada los tres primeros CR-32. Por la tarde sobrevuelan Sevilla. El día 19 llega otro avión Fiat y el 21 llegan tres más. El teniente coronel Ruggero Bonomi establece, ese día, la jefatura de la Aviación del Tercio en Tablada:

Ayudante: Mayor Altomare

Ayudante: Teniente Erasi

Grupo de Bombardeo Savoia (al mando de Allio):

1ª Escuadrilla (tres aviones) al mando del capitán Spotti

2ª Escuadrilla (tres aviones) al mando del capitán Salvatat

3ª Escuadrilla (dos aviones) al mando del capitán Mutti

Escuadrilla de Caza Fiat (CR-32) (al mando del capitán Vincenzo Dequal) con 7 aviones hasta ahora en la península.

Antes de comenzar con acciones de guerra, quiero significar que la norma que se dio en España en aquel entonces sobre "derribos", no suponía la destrucción del avión, sino simplemente a la no llegada a una base propia; muchos de los aviones abatidos se volvieron a poner en vuelo.

El día 21 de agosto por necesidades operativa tres CR-32 son enviados a Córdoba, al mando del subteniente Victor Ugo Ceccherelli.

El jefe del destacamento el día 22 de agosto abate un Nieuport gubernamental. En la toma de tierra debido a la polvareda levantada en el campo de vuelo, impacta con un Breguet, quedando dañados ambos aviones. Otro CR-32 tiene un problema con su hélice y el tercero se le encasquilló la ametralladora por lo que con este avión Ceccherelli regresa a Sevilla. Otro avión CR-32 (de los que quedaron en Tablada) se encuentra con una válvula gripada, por lo que solo quedan tres aviones operativos, de los siete presentes en la península.

El día 24 de agosto se incorporan a Tablada desde Tauima los últimos cuatro Fiat.

El día 27 de agosto de 1936, (ya estaban en camino ferroviario la primera expedición de Vigo a Cáceres) en las cercanías de Guadix (Granada), el Sargento Giovanni Magistrini "Mainetti", derriba con su CR-32 un avión republicano "Devoitine" D-371 tripulado por el teniente gubernamental Antonio de Haro López, el cual tiene que lanzarse en paracaídas y sin duda por un mal ajuste se sale del atalaje, muriendo a consecuencia del impacto. Es la segunda victoria aérea de la caza italiana. Este mismo día dos Fiat dan escolta a Savoias-81 en una misión de bombardeo al aeropuerto de Málaga.



Puesta a punto del CR-32 en Nador, después del desembarco.

Savoia-Marchetti SM-79 ("Sparviero")



Diseñado como trimotor de transporte civil con capacidad para ocho personas con vistas a la carrera Londres-Melbourne el prototipo del Savoia-Marchetti SM-79 Sparviero (Gavilán) voló por primera vez a finales de 1934.

Sus excelentes prestaciones dieron como resultado que fuese adoptado como avión de reconocimiento y bombardeo, combatiendo con gran éxito en la II Guerra Mundial, principalmente como torpedero y alcanzando una producción total de 1.300 ejemplares.

El Savoia 79 tenía un plano trilarguero en madera revestida de contrachapado, con flaps y ranuras automáticas en el borde de ataque y fuselaje en tubo de acero forrado de chapa metálica, madera y tela. El tren de aterrizaje se replegaba hidráulicamente.

La capacidad ofensiva máxima era de 1.536 Kgs. Contaba con un poderoso armamento defensivo constituido por tres ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm., y una Lewis de 7,7 mm. Dos de las Bredas iban en el abultamiento de tras la cabina que le dio el apodo de "Gobbio" o giboso, una apuntando hacia delante y la otra hacia atrás, y la tercera iba en el puesto ventral.

Los primeros aviones llegaron a principio de 1937 a Mallorca, desde donde se trasladaron a Soria. En agosto se crea el 29º Grupo Italiano. En el verano se crea el 3-G-28 mandado por Luis Prado y opera en la batalla de Belchite desde Soria. En otoño se crearon los Grupos 4-G-28 (Luis Navarro) y el 5-G-28 (José Goma) los cuales, junto con el Grupo He-70 se encuadraron en la Escuadra nº 2 (José Lacalle) la Mixta nº 3 (Infante de Orleans).

Más tarde se subordinaron a la 1ª Brigada Aérea Hispana (Apolinar Sáenz de Buruaga) participando en la batalla de Teruel desde Soria y Aranda y en la ofensiva del sur del valle del Ebro. En la primavera de 1.938 se creó el último Grupo español, el 6-G-28 de Francisco Vives.

Los Italianos contaban con la 111ª Escuadra de Bombardeo Veloz, en Zaragoza y la 8ª División de Bombardeo Rápido "Falchi delle Baleari", en Mallorca que operaba desde Son San Juan atacando los puertos mediterráneos.

La situación de la caza este día es la siguiente:

Tablada	4 en vuelo	.....2 averiados
Cáceres	3 en vuelo	
Granada.....	1 en vuelo	.....1 averiado
San Fernando (Salamanca).....	1 averiado	
Total	8 en vuelo	.....4 averiados

Uno de los graves problemas para los italianos era la navegación en un país desconocido. No había cartografía adecuada, y los pilotos navegaban con el mapa de carreteras Michelin. Con esta gran precariedad el día 30 de agosto el sargento Guido Presel "Sanmartano" recuperando el avión de Salamanca a Cáceres se pierde y huyendo de la línea del frente hacia poniente, toma tierra en Portugal. Al día siguiente el mando ordena al capitán Dequal marchar a Cáceres desde Sevilla, con tres aviones, estos se pierden y por igual motivo, toman tierra en Portugal.

El día 3 de septiembre del 36, en Tablada (Sevilla), durante un "vuelo de prueba" de un CR-32 recién montado, el teniente Dante Olivero que había llegado a España para hacerse cargo de la 2ª Escuadrilla, al efectuar un "toneau" a baja altura, calcula mal y se estrella contra el suelo.

Muere dejando a su escuadrilla sin comandante. Se especuló que este accidente fue debido a causa de un mal en-

samblaje del aparato, pero conocer la realidad sería imposible.

El día 4 de septiembre, muere en acción de guerra el primer piloto de caza italiano en España, teniente Ernesto Monico, en el frente de Talavera de la Reina. La historia de este suceso, en versión italiana, fue la siguiente:

“El día 4 de septiembre de 1936 el teniente Ernesto Monico (PRETI), en patrulla con el sargento Castellani “Franceschini”, después de haber realizado una arriesgada misión aérea sobre Madrid, en el trayecto de retorno son sorprendidos por tres aviones Dewoitine cerca de Talavera de la Reina. Cuando se dan cuenta los tienen en cola. Es demasiado tarde, aunque están al límite de su autonomía aceptan el combate. Castellani con el aparato alcanzado en muchas partes vitales, toma tierra en emergencia y milagrosamente es salvado por fuerzas de Regulares. Monico tiene el avión en llamas y no puede hacer otra cosa que lanzarse en paracaídas, esta en territorio enemigo y apenas toca suelo, es capturado. Sometido a interrogatorio declara su nacionalidad, negándose a dar cualquier otra información sobre los pilotos italianos y de la Aviación Legionaria. Por su excelente comportamiento Monico cae víctima del enemigo y es la primera sangre italiana que enrojece el suelo de España.

Es el primer piloto que cae en España y es piloto del 4º Stormo. Monico, experto y hábil piloto de caza, no tuvo el tiempo necesario para llegar a ser un as, ni de alcanzar una victoria aérea individual. Por el sublime espíritu de sacrificio y la poética pureza de su acción, los compañeros de escuadrilla llevaron el nombre de MONICO PRESENTE pintado en negro sobre el fuselaje de sus aviones y lo recordaron con el apelativo de “ángel de la caza”. A su memoria le será concedida a título póstumo la medalla al valor militar.....”.

Es el primer piloto italiano que cae en España en acción de guerra (13 servicios de guerra en España poseía en tan poco tiempo).

Dos de los tres aviones destacados en Cáceres han sido abatidos.

Estos acontecimientos hacen que el teniente coronel Bonomi renunciara a la formación de dos escuadrillas independientes. El día 6 de septiembre el capitán Joaquín García Morato se presenta a Bonomi, y consigue la autorización para incorporarse a los Fiat, lo que aprueba de inmediato, previa consulta al general Kindelán, principalmente por su conocimiento del terreno. Ese mismo día, Morato vuela en Tablada el CR-32 y los días 7 y 8 efectúa vuelos de formación, combate individual y vuelo de patrulla.

La desastrosa actuación de los aviones de caza italianos, indujo al teniente coronel Bonomi a volar a Cáceres para entrevistarse con el general Kindelán, y exponerle personal-



En homenaje al teniente Ernesto Mónico, primer piloto italiano caído en combate en España.

Savoia-Marchetti SM-81 (“Pipistrello”)



Derivado de un transporte civil de gran éxito, el Pipistrello (Murciélago) sería el bombardero estándar de la aviación italiana hasta la aparición del más moderno y veloz SM-79. Para su fabricación masiva se encargó esta a tres contratistas: CMASA, Piaggio y la misma Savoia-Marchetti.

Avión trimotor de ala baja construido en madera, salvo los alerones y fuselaje en estructura metálica y revestido de tela, tren fijo. Los motores montados eran de los fabricantes Alfa Romeo (125 RC.35 ó 126 RC.34 de 680 c.v.), Piaggio P.IX de 670 c.v. y Gnome-Rhone K-14 de 650 c.v. Como armamento defensivo contaba con dos montajes dobles de ametralladoras de 7,7 mm., en torques dorsal y ventral y dos simples laterales. La carga de bombas era de 1.200 Kgs.

Los primeros doce aviones de este tipo llegados a España lo hicieron desde Elmas en Cerdeña, durante los primeros días de la guerra. De allí volaron al Marruecos español. En Nador aterriza el pilotado por Bonomi y ocho aviones más, dos de los restantes aterrizan en la zona francesa y otro se perdió en el mar. Los pilotos se alistaron en la Legión comenzaron a atacar a la flota republicana que bloqueaba el Estrecho, pero no colaboran como transportes en el puente aéreo que se organiza.

Desde Marruecos atacan Guadix y el puerto de Málaga. Después prosiguen las operaciones desde Tablada (Sevilla) atacando Toledo, Málaga así como al crucero Miguel de Cervantes y al transporte Magallanes, protegiendo el avance hacia Madrid de los nacionales y en el cerco de Oviedo.

Como parte de la Aviación de Baleares estuvieron integrados en el Grupo XXV de Bombardero Pesado, formado por las escuadrillas 251 y 252. Junto a los SM-79 se dedicaron al ataque de numerosos objetivos en las islas y costas republicanas. Pilotados por españoles volaron en los Grupos 15, 16 y 17 y 18-G-21 con un total de 17 aviones. Al final de la guerra llegaron a un total de 34 aviones en estado operativo.

mente su idea de concentrar toda su caza (la caza italiana) en un solo aeródromo. Kindelán aceptó, pero con conocimiento del general Franco, al que Bonomi repitió la propuesta. Para ello concentraría en Tablada los aviones de la 1ª escuadrilla (tres estaban en Portugal) y montar allí los nueve aviones Fiat que habían arribado a Vigo el 28 de agosto.

Los primeros diez aviones operativos los puso en Cáceres al mando del capitán Vincenzo Dequal a cuyas ordenes partirían hacia Cáceres (día 9 de noviembre).

Tres pilotos de la 1ª expedición	Sgto. Awico
	Sgto. Patriarca
	Sgto. Magistrini
Cinco pilotos de la 2ª expedición	Tte. Mantelli
	Tte. Franceschi
	Sgto. Chianese
	Sgto. Buffali
	Sgto. Baschirotto

A los que hay que añadir al capitán García Morato. Este volaría siempre con gregarios sargentos. Este mismo día Morato realizó un reconocimiento sobre el pueblo de Don Benito.

Las patrullas de CR-32 que se alternan para los vuelos de vigilancia consiguen éxitos importantes a costa de los aviones republicanos. Los refuerzos rusos no habían llegado aún a España y el caza Fiat demuestra una evidente superioridad en velocidad y armamento respecto a los Dewoitine D-371 y los Nieuport NI-52.



Oficial italiano Franco Comelli.



Oficial italiano Ernesto Botto. En combate aéreo el día 12 de octubre de 1937 perdió una pierna.



Eugenio Salvi, en Zaragoza, el 13 de diciembre de 1937.

“Al amanecer del día 11 de septiembre de 1936 una escuadrilla de tres aviones despegan de Cáceres para interceptar aviones republicanos en la zona de Talavera de la Reina (Toledo).

Poco después de despegar la escuadrilla de tres aviones CR-32 al mando del capitán Dequal, con sus puntos Awico y Patriarca, interceptan a unos 3.000 metros de altura, tres Breguet XIX escoltados por Nieuport ND-52, a un poco más de altura. Se entabla el combate y son abatidos dos Breguet XIX por Dequal y Awico respectivamente. El ND-52 es tocado por el fuego de las ametralladoras de Patriarca y como resultado se precipita al suelo.

Poco tiempo más tarde habían despegado de Cáceres García Morato con sus puntos Buffali y Chianese. A la altura de Talavera avistaron otros tres Breguet XIX y cuatro Nieuport y el resultado del combate que se originó fueron derribados dos cazas republicanos, uno por Morato y otro por Buffa-

li. Uno de los ND-52 abatido iba pilotado por un voluntario inglés de diecinueve años Cartwright, que murió en el impacto contra el suelo.

Ese mismo día por la tarde, Franceschi y Magistrini efectuaron una escolta a un JU-52 español, que debe de hacer una misión de bombardeo al este de Talavera. El Junkers es interceptado por dos Dewoitine D-371 y tres Nieuport.

El piloto de uno de los Nieuport es Giuseppe Krizaj, un italiano de origen esloveno, que poco después de efectuado el curso de suboficial de complemento en la Aeronáutica Italiana en 1930, junto con Magistrini y Chianese, no había sido ratificado su título por sus simpatías por las causas eslovenas, huyó en un avión italiano a Lubiana, para tiempo más tarde enrolarse en las filas de la República dentro de la Escuadra “España”.

Magistrini sin saberlo (se enteraría más tarde) establece combate con el Nieuport de su antiguo compañero de curso.



Hotel Cristina de Sevilla.



Pilotos italianos en el Alcázar de Toledo, el 29 de septiembre de 1936.

Krizaj con el avión seriamente tocado efectúa un aterrizaje entre las líneas republicanas. Franceschi inicia un combate con un Dewoitine y lo derriba”.

Este mismo día se presentan en Tablada el capitán Angel Salas Larrazabal y el teniente Julio Salvador y Diaz-Benjumea para volar los Fiat, lo que así acontece. El 15 y 16 respectivamente entran en combate tripulando aviones CR-32 desde Sevilla.

Bonomi los definió: “Dos oficiales españoles, el capitán Salas y el teniente Salvador, han volado muy bien el CR-32, y han entrado a formar parte de la Aviación del Tercio. Son dos excelentes oficiales, Salas alto, delgado siempre silencioso, distinguido, tranquilo y mesurado. Salvador, pequeño, moreno, vivaz, ruidoso... un muchacho simpatiquísimo”.

El día 13 hay nuevamente enfrentamiento. La patrulla del capitán Morato con sus gregarios Gian Lino Baschiroto “Giri” y el italo-americano Vincenzo Patriarca “Boccolari”. Avistada una formación de Breguet XIX, escoltada por cazas NI-52 y D-371. Barchiroto “Giri” persigue y ataca con decisión a un Nieuport, consiguiendo rápidamente hacer valer el fuego pesado de su Safat de 2,7 mm., es su primera victoria aérea. Entretanto el sargento Patriarca, había entrado en colisión con otro Ni-52, pilotado por Felix Urtubi Ercilla, un ex-piloto nacional, el cual se había pasado al bando enemigo. Ambos aviones se precipitaron a tierra, pero mientras Urtubi murió, Patriarca tuvo tiempo de lanzarse en paracaídas y salvarse. Nada más tocar tierra fue capturado por los milicianos, aunque gracias a su pasaporte estadounidense consiguió escapar del linchamiento, costumbre habitual durante aquel primer periodo de la guerra, como terrible epílogo para quienes caían en campo enemigo.

Precisamente esta fue la trágica suerte que tres días mas tarde le tocó al teniente Giorgio Franceschi “Saletti”. Había aterrizado por falta de combustible, perdido después de un combate, dentro de las líneas enemigas. Franceschi quiso alejarse del avión, pero fue rodeado con rapidez por los milicianos, que lo mataron a disparos de fusil mientras se defendía con coraje. La versión italiana del combate de ese día es la siguiente:

“En la mañana del día 16 de septiembre de 1936, Mantelli, Franceschi y Chianese interceptan a tres Dewoitine sobre Talavera de la Reina. Se establece un combate aéreo y Chianese abate un Dewoitine y el resto emprende la huida. Finalizado el combate no ven a Franceschi y como están cortos de combustible creen que están camino de su base Cáceres, donde piensan encontrarlo. La realidad es que Giorgio Franceschi “Saletti” pierde la orientación y falto de combustible se ve obligado a aterrizar en territorio enemigo donde resulta muerto”.

El día 16 de septiembre enviado desde Sevilla para sustituir al sargento Patriarca el sargento Angelo Boetti “Illacqua”.

Julio Salvador se incorporó a Cáceres el día 19 en un Savoia SM-81 y Ángel Salas en un JU-52 se incorporó también al día siguiente.

El día 20 de septiembre para dar descanso a las tripulaciones llegan de Sevilla los sargentos pilotos Vivarelli, Presel y Giulietti.

Durante los días 25, 26 y 27 de septiembre tienen lugar los combates más numerosos de la contienda española.

El día 25 de septiembre fue derribado el Potez 504 c/n 4219 portador de la letra “F” y de la leyenda “Aquí te espero”. Este aparato había llegado a El Prat (Barcelona) procedente de Toulouse (Francia) el día 8 de agosto de 1936.

El Potez despegó de Getafe para una misión de bombardeo a los alrededores de Toledo y debía ser escoltado por el avión Loire de Lacalle (famoso piloto republicano) pero se produce una avería, que impide dicho despegue, en su navegación al objetivo es interceptado por 6 CR-32.

Según la versión española la escuadrilla estaba al mando del comandante Ángel Salas Larrazabal, permaneciendo más alto el teniente Salvador Diaz-Benjumea para proteger a la escuadrilla desde más altura. Así Salas se colocó a la cola del Potez y los abatía en las proximidades de Rielves (Toledo).

Lacalle, en su libro, explica él haber visitado los restos del Potez y encontrar su tripulación muerta. Solo los dos pilotos perecieron en el derribo. El resto de la tripulación salió del avión y al ver llegar tropas, creyeron que se trataba del enemigo y decidieron poner fin a sus vidas con un tiro en la cabeza. A bordo la tripulación era: teniente Moreno; el ametrallador José Brea Expósito, el mecánico Nicolás López Rodríguez y Antonio Gonzalez Flores.

Según la versión italiana los españoles en el septiembre del 36 no tenían el mando de ninguna escuadrilla Fiat. El Potez fue abatido por la pareja Salas – Baschiroto. Del libro de vuelo de Baschiroto: “Talavera 09:40 Crociera di vigilanza sul fronte di Toledo. Combattimento. Abbattuto un Potez in collaborazione col. cap. Salas nei pressi di Barciencie e Villamiel”.

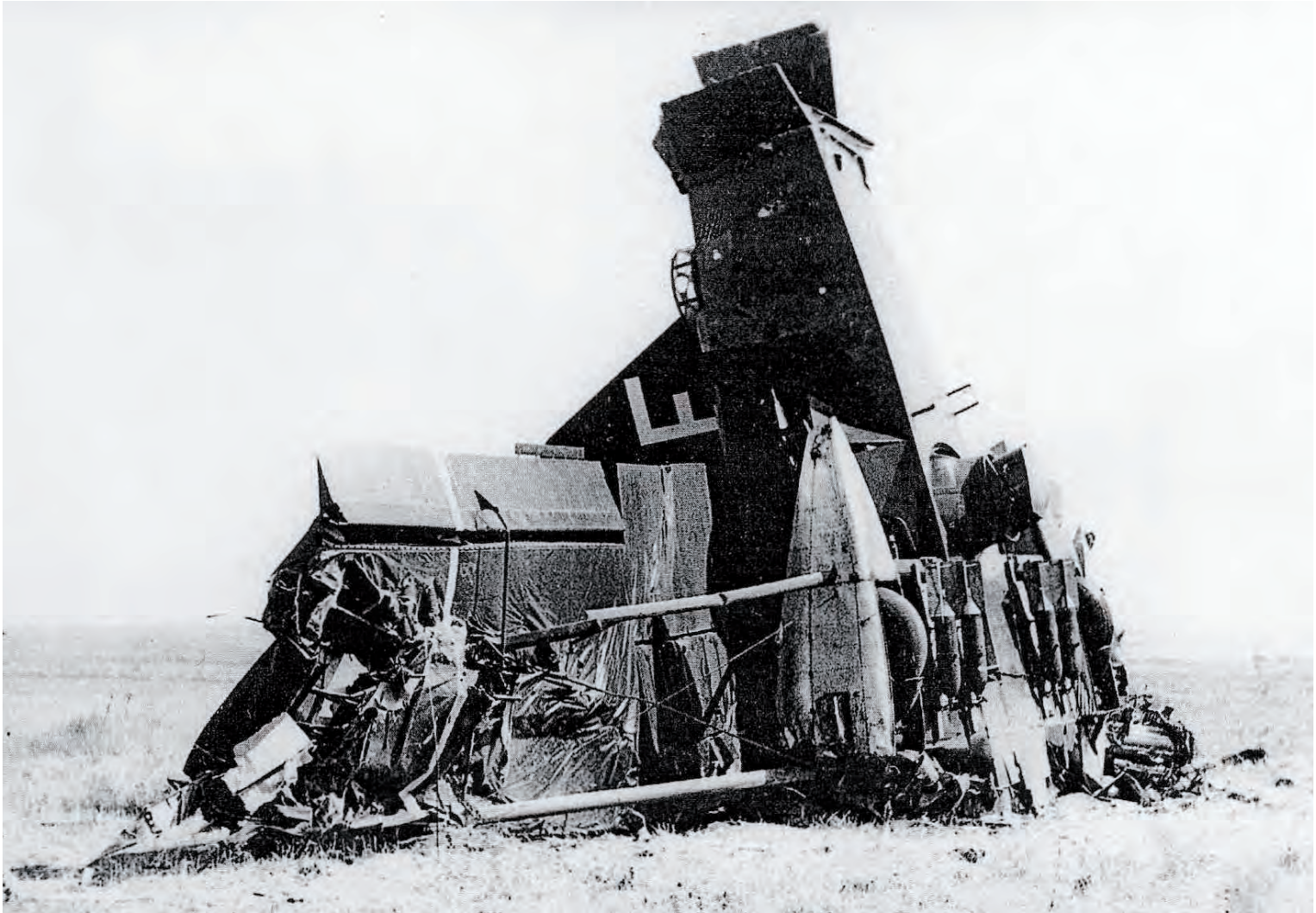
Este avión Potez había efectuado días antes la famosa acción de bombardeo sobre el crucero “Canarias”.

El día 26 se incorporan de Sevilla tres Fiat a Talavera donde se incorporan los Sgtos. Raoul Galli “Milandro” y Sirio Salvadori “Salvo”.

El día 27 de septiembre se ponen en vuelo tres sucesivas formaciones de 8, 5 y 7 aviones CR-32, las salidas más nu-



Otro grupo de pilotos italianos en el Alcázar de Toledo, el 29 de septiembre de 1936.



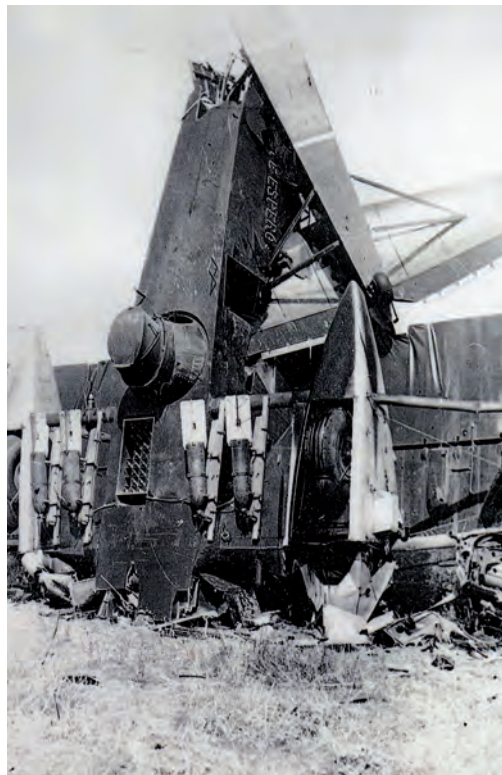
Avión Potez 504 "Aquí te espero". Se pueden ver las bombas enganchadas a los soportes a pesar de constar oficialmente retiradas.

merosas de aviones de caza hasta el momento al mando del capitán Vincenzo Dequal "Limonese", comandante Salas Larrazabal y capitán García Morato respectivamente.

El día 28 de septiembre se libera Toledo y el general Franco que ha asistido en San Fernando (Salamanca) a la 2ª reunión para la jefatura del Estado, duerme en Cáceres. Al día siguiente 29, marcha a Talavera para homenajear a los pilotos italianos que tuvieron su protagonismo en los combates precedentes y comió ese día con los defensores del Alcázar toledano. Pilotos italianos se incorporaron a esta comida y hay muestras gráficas de tal evento.

Durante el mes de octubre de 1936 se habían incorporado a las filas republicanas, junto con sus pilotos rusos a las órdenes del teniente general Yakov Shmushkevic (alias general Douglas), unos aviones decididamente más temibles: los Polikarpov I-15.

Los biplanos hicieron su aparición sobre el cielo de Madrid el día 4 de noviembre, demostrando enseguida a los pilotos de caza italianos que el momento de su superioridad aérea había terminado. El Chato, como sería conocido entre los republicanos, (mientras que para los nacionales sería siempre el Curtiss), es un gran escalador y sumamente manejable. Este día, 4 de noviembre, es derribado



el capitán Dequal "Limonese" que se lanza en paracaídas y es recogido herido. Derriban también al sargento Giovanni Magistrini "Mainetti" que muere días más tarde en el hospital a causa de las heridas.

A favor del CR-32 contaba todavía con el calibre de sus ametralladoras, ya que el caza soviético estaba dotado de cuatro PV.1 de 7,62 mm. frente a las dos Safat de 12,7 mm del caza italiano. Un calibre mayor significaba mayor capacidad destructiva y un alcance superior; por tanto, mejores posibilidades de abrir fuego con eficacia desde una distancia mayor.

Cuentan los italianos: Es el 5 de noviembre, un día que permanecerá como memorable en la historia de la escuadrilla...

La Escuadrilla Legionaria se alza en vuelo con todos sus aparatos: son nueve unidos en la velocidad, maravillosos. Los pilotos hacen alarde de todas las enseñanzas y de todos sus entrena-

mientos. El vuelo de la "Cucaracha" parece el de una única máquina. Así de perfecto es: un hilo invisible los une en el cielo a los nueve aparatos.

Y he aquí que 15 "Curtis", también ellos recogidos en un pañuelo, se dirigen al encuentro de los aviones legionarios. Parecen seguros de la victoria, tanta es la osadía con la que



Capitanes Dequal y García Morato.

avanzan y al contrario una durísima lección les espera, que los legionarios sin par en la bravura y en la audacia, dan el tono que desean a la batalla.

En el cielo de Madrid hay un revoloteo fantástico de máquinas aladas, un pasar veloz de aviones, un escabullirse repentino de caballeros del cielo. El duelo se acentúa, en la proporción de un legionario contra dos adversarios, se palpa por todo el cielo la terrible tensión. La batalla es épica. Un aparato adversario se precipita en llamas, mientras la formación de los "Curtis" se deshace.

Algunos aviones enemigos, vistos los malos presagios empiezan a huir. Es el momento preciso y los legionarios se aperciben de ello. En menos de lo que se dice, otros tres o cuatro se estrellan contra el suelo envueltos en llamas. Después de veinte minutos de combate vuelve la calma. Unos ocho "Curtis" han sido abatidos por las precisas ráfagas de los legionarios. Los otros aparatos adversarios han desaparecido prudentemente. Señores del cielo de Madrid permanecen los aviones legionarios, que se reúnen en formación; falta uno a la llamada: el de PECORI.

Para los adversarios, la lección no podía ser mas dura. Se acordarán por mucho tiempo. Así cierra la "Cucaracha" su existencia de setenta y seis días".

La gloriosa escuadrilla se convertirá mas tarde en "Grupo", y con el mismo nombre también el grupo se cubrirá de gloria.

A últimos de noviembre habían hecho su aparición sobre el cielo de Madrid unos enemigos aún más peligrosos; los monoplanos Polikarpov I-16 (Mosca para los republicanos y Rata para los nacionales). El compacto caza ruso, de moderna construcción y concepción, tenía dotes de velocidad netamente superiores a los biplanos Fiat, aunque a cambio estos continuaban con un mayor calibre de armamento y mejor maniobrabilidad. Si el Rata, dotado de cuatro Shkas de 7,72 mm., se aventuraba en un combate maniobrado, en lugar de limitarse a rápidas incursiones sucesivas, efectua-

das encabritando el avión, podía ser vencido por el caza italiano.

El día 30 de noviembre de 1936 se crea en Sevilla la 5ª Escuadrilla Italiana de Fiat al mando del capitán Vincenzo Dequal.

El día 1 de diciembre es abatido en San Bartolomé de las Abiertas el sargento Raffaele Chianese "Giglio" el cual se lanza en paracaídas y hecho prisionero (sería canjeado por la Cruz Roja Internacional el 20 de julio de 1937 junto con sus compañeros subteniente Giuseppe Cenni "Stella", subteniente Pesce y su amigo el subteniente Bandini). Su gregario Gino Barchilotto poco tiempo después informa en la base del accidente y a la media hora, un avión DC-2 pilotado por el capitán Haya, con una docena de soldados a bordo, sobrevuela la zona a una decena de metros, con la intención si lo ven, de tomar tierra en las proximidades e iniciar el rescate, justo en ese momento los gubernamentales le quieren subir a una camioneta pero le hacen entrar precipitadamente en una casa, para no atraer la atención.

Al día siguiente es enviado un avión Romeo-37 que el infortunio hace que tenga una avería de motor, que obliga a hacer un aterrizaje forzoso en territorio enemigo. El piloto Mattis es hecho prisionero y el observador Di Marzio muere.

El 20 de diciembre de 1936, último combate del año, durante un vuelo de protección sobre el cielo de Madrid-Las Rozas, los pilotos italianos iniciaron un combate con los Ratas logrando abatir a tres en colaboración, pero cae en combate el teniente Victor Hugo Ceccherelli "Vaccarese".

El 22 de diciembre García Morato baja desde Torrijos a Sevilla. El día 23 Salvador baja a Sevilla y ese mismo día se reúnen García Morato, Salvador y Bermúdez de Castro y forman la Patrulla Azul, española e independiente, que empieza a operar en el frente Sur desde Córdoba y Sevilla.

Al finalizar el año la Aviación del Tercio se convertiría en Aviación Legionaria y la fuerza de caza italiana pasó a incorporarse a un grupo orgánico, el XVI Grupo Cucaracha, formado por las Escuadrillas 24ª, 25ª y 26ª.



Capitanes Dequal y Bermúdez de Castro.



XXIII Grupo "As de Bastos".

El día 9 de enero de 1937 los españoles abandonan el Grupo Fiat Italiano. Existen roces con el nuevo jefe Fagnani no así con Dequal, cuyas relaciones son excelentes.

No puedo dejar de relatar una acción aérea de terribles resultados, primero por las limitaciones en aquella época de vuelo con mal tiempo (abundancia de nubes) y el desconocimiento del terreno y la falta de ayudas a la navegación, inexistentes por entonces.



"As de Bastos" cubierto de ramas para su camuflaje.

La misión fue la siguiente:

"El día 29 de enero despegan de Sevilla (Tablada) tres SM-81, tres RO-37 y nueve CR-32 para efectuar una misión de ayuda al asediado Santuario de la Virgen de la Cabeza.

El mando es otorgado al capitán Colacicchi.

Los pilotos de CR-32 son:

Jefe de Formación ..Armando Francois
 Teniente.....Giovanni Berreta
 SubtenienteGiuseppe Cenni (Vittorio Stella)
 SubtenienteElio Pesce (Antonio Dragoni)
 Sargento.....Mario Bandini (Corradetti o Pelo)
 Sargento.....Mario Bernocchi (Edoardo Semprebene)
 Sargento.....Giacomo Trombotto (Evangelisti)
 Sargento.....Luigi Crimoldi
 Sargento.....Michelangelo Serafín

Inmediatamente después del despegue, el avión de Francois tiene una avería y se ve obligado a volver a Tablada, pasando el mando de la escuadrilla al teniente Berreta.

Durante el vuelo las condiciones meteorológicas van deteriorándose, al punto que en la ruta todos los aviones acaban metidos dentro de cúmulos. En breve la formación se rompe, pierden la orientación (vértigo posiblemente) y algunos CR-32 entran en barrera.

Trombotto impacta contra el suelo en un lugar inaccesible, su cuerpo será encontrado años más tarde. Crimoldi intenta un aterrizaje forzoso en el lecho del río Jandula, cerca de Andujar, dentro de las líneas nacionales, pero capota y muere en el impacto. Bernocchi aterriza en la carretera Jaén-Madrid (en el km 324) y es capturado por fuerzas gubernamentales. Pesce y Bandini se desvían hacia el oeste, (Extremadura), y efectúan sendos aterrizajes forzosos en las proximidades de Castuera siendo también capturados. Cenni se lanza en paracaídas y cae en las proximidades del pantano de Guadamellato, al norte de Córdoba, consiguiendo huir de sus perseguidores. Es capturado tres días mas tarde al ser denunciado por labradores. (Sufriría prisión y sería canjeado meses mas tarde)."

Caidos Aviación Legionaria

GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion	GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion
Coronel:	Mario Vetrella	20 febrero 39	SM-79		Pasquale Calcagno	16 febrero 38	CR-32
Tenientes/Coronels	Letterio Cannistracci	20 febrero 39	SM-79		Federico Cozzolino	28 marzo 38	SM-79
	Alfonso Franciosa	10 enero 38	RO-37		Otello Tessitore	2 abril 38	CR-32
	Francesco Imperi	20 febrero 39	SM-79		Luciano Damián	12 abril 38	SM-79
Capitanes:	Goliardo Mosca	19 diciembre 36	CR-32		Walter Tartarini	12 abril 38	SM-79
	Luigi Lodi	13 febrero 37	CR-32		Duilio Nicchiarelli	4 junio 38	CR-32
	Tommaso Parini	28 marzo 38	SM-79		Mario Cenzi	13 julio 38	CR-32
	Giulio Giovine	15 julio 38	SM-79		Aurelio Pozzi	15 julio 38	SM-79
	Giorgio Frattini	18 julio 38	CR-32		Umberto Rizzi	15 julio 38	SM-79
	Lamberto Fruttini	26 julio 38	BR-20		Dino Oliosi	22 julio 38	RO-37
	Antonio Miotto	20 febrero 39	SM-79		Luigi Ricci	5 agosto 38	CR-32
	Alfredo Anghileri	20 febrero 39	SM-79		Giovanni Chiasserinni	4 enero 39	CR-32
	Alfonso Chiapparo	14 agosto 37	SM-81		Ido Sambinetti		
	Bruno Vittori	16 abril 37	SM-81		Alberto Casadeli		
Tenientes:	Dante Olivero	3 septiembre 36	CR-32		Manfredi Appiani	29 septiembre 37	SM-81
	Giorgio Franceschi	16 septiembre 36	CR-32		Sebastiano Bacchini	29 septiembre 37	SM-81
	Giuseppe Somalvico	17 agosto 37	RO-37		Amelio Ferrari	5 noviembre 36	CR-32
	Giorgio Busca	14 agosto 37	RO-37		Marcello Giuggioli	24 agosto 37	CR-32
	Giacinto Sibilla				Sergio Magri	25 diciembre 38	RO-37
	Giuseppe Mollo	18 julio 37	CR-32		Pietro Mosca	14 agosto 37	SM-81
	Francesco Dominici	15 octubre 37			Alfredo Sangiorgio	21 marzo 38	CR-32
	Angelo Filippi	10 enero 38	RO-37		Elios Matarollo	16 abril 37	SM-81
	Otello Rovis	12 abril 38	SM-79				
	Corrado Baccarini	11 agosto 38	CR-32	Alfereces:	Guerrino Natalini	10 enero 38	RO-37
	Carlo Cantilena				Giuseppe Lo Moro	15 abril 38	CR-32
	Michelino Gaspareto				Plácido Boschelli	23 marzo 38	
	Ernesto Monico	4 septiembre 36	Fusilado		Arnaldo Moro	26 julio 38	CR-20
	Gilberto Caselli	26 agosto 37	CR-32		Bruno Cesana	17 enero 38	CR-32
	Aldo Zannetti	29 diciembre 38	CR-32		Aldo Spaziani		
	Marino Masi	26 enero 39	CR-32		Vasco Zannoni	28 abril 37	SM-81
	Alessis Neri	12 octubre 36 D	Fusilado		Edoardo Anfuso	28 abril 38	SM-81
	Enzio Maccani	23 julio 37	SM-37	Sargentos Mayores	Giovanni Magistrini	4 noviembre 36	CR-32
	Zeffiro Angelini				Anello Fazzi		
	Bartolomeo Mattalia				Dino Di Marzio	2 diciembre 36	RO-37
Subtenientes:	Victor Hugo Cecarelli	20 diciembre 36	CR-32		Luigi Grimoldi	23 enero 37	CR-32
	Mario Vercellio	7 julio 37	CR-32		Luigi Lagna		
	Enrico Schievano	26 agosto 37	CR-32		Michelangelo Serafini	23 marzo 37	CR-32
	Bruno Paoella	4 octubre 37	RO-37		Enrico Mattei	7 julio 37	CR-32
	Armando Fonzo				Guido Presel	5 julio 37	CR-32
	Vittorio Barberis	10 diciembre 37	CR-32		Gino Passeri	7 julio 37	CR-32
	Renato Andreani	18 enero 38	CR-32		Adamo Giulietti	17 agosto 37	CR-32
					Giovanni Cresti		
					Paolo Boccella	20 marzo 38	RO-37
					Umberto Coppini	30 marzo 38	Ba-65

A finales del mes de marzo de 1937 son entregados a García Morato dos nuevos Fiat que serían el 5º y 6º. Es entonces cuando funda la 1.E.3 cuyos pilotos son:

- 1º.- Joaquín García Morato
 - 2º.- Julio Salvador Diaz-Benjumea
 - 3º.- Narciso Bermúdez de Castro
 - 4º.- Miguel García Pardo
- Se agregan:
- 5º.-Miguel Guerrero
 - 6º.- Manuel Vázquez Sagastizábal

En abril de 1937 se refuerza notablemente el despliegue de los cazas legionarios, en la Cucaracha se integra el Gru-

po denominado "Leonello Botto", con las escuadrillas 31ª, 32ª y 33ª, y el XXIII "As de Bastos" (Escuadrillas 18ª, 19ª y 20ª). La ofensiva nacional se trasladó al norte y se intervino en muchas misiones de escolta a bombarderos y a aviones de reconocimiento en el frente de Bilbao.

En el mes de julio los republicanos desencadenaron un ataque contra Brunete, al oeste de Madrid, en un intento extremo de mantener alejadas de Santander a las tropas nacionales.

La Cucaracha se trasladó rápidamente al nuevo frente y en la tarde del día 15 de julio 37, realizó un vuelo de interceptación con veintiséis aviones. Una vez avistados los cazas y bombarderos republicanos, los CR-32 se lanzaron al ataque

Caidos Aviación Legionaria

GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion	GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion
	Filadelfio Brancato	12 abril 38	SM-79		Bruno Bego		
	Francesco Ceruti	26 julio 38	BR-20				
	Ugo Chirlanda	2 diciembre 38	CR-32	Soldados de 1ª:	Oscar Fenu	24 agosto 36	
	Ugo Zanier	30 diciembre 38	CR-32		Lanfranco Trincia		
	Marcello Ponticelli	20 febrero 39	SM-79		Marcello Berlanda		
	Raimondo Magni				Guglielmo Feliciotti		
	Giuseppe Trani				Ugo Gras		
	Giacomo Trombotto	29 diciembre 36	CR-32		Virgilio Guagnini		
	Angelo Boetti	17 enero 38	CR-32		Pasquale Natale		
	Alfredo Parra				Giuseppe Di Lauro		
	Remo Barsotti	14 agosto 37	SM-81		Tito Giallongo		
	Luigi Bertocchini	25 octubre 37	SM-81		Marino Chiovatti		
	Ermenegildo Del Pan				Giovanni Paganini	28 marzo 38	SM-79
	Edelmiro Mattei	29 septiembre 37	SM-81		Guerrino Romagna	28 marzo 38	SM-79
	Luigi Nerieri				Domenico D,Oria	28 marzo 38	SM-79
	Luigi Pulcini	25 octubre 37	SM-81		Vincenzo Galli	28 marzo 38	SM-79
	Enrico Giacchetti	24 agosto 37			Tommaso Ambrosi	12 abril 38	SM-79
	Arrigo Tossi	29 septiembre 37	SM-81		Arpilio Del Bufalo	12 abril 38	SM-79
Sargentos:	Manlio Vivarelli				Orazio Vegelio		
	Nicola Malatesta				Mario Faltoni	15 julio 38	SM-79
	Antonio Fasano				Bruneto Gori	15 julio38	SM-79
	Ernesto Maistrello	10 enero 38	RO-37		Giovanni Bruno		
	Gastone Picchini	31 mayo 38	CR-32		Cesare Tarabello		
	Aldo Braco	23 agosto 38	CR-32		Antonio Greco	25 diciembre 38	RO-37
	Giuseppe Marini	24 diciembre 38	CR-32		Alberto Mele		
	Aldo Gasparini	28 diciembre 38			Aldo Berengan		
	Giuseppe Rigolli	12 octubre 37	CR-32		Giuseppe Prestia		
	Francesco Bianco	3 noviembre 38	CR-32		Gaetano Duggento		
	Fausto Marconi				Alessandro Amichi	25 octubre 37	SM-81
	Italo Volpi				Giulio Cattaneo	29 septiembre 37	SM-81
	Ernesto Cerruti				Erminio Fedrico	24 agosto 37	SM-79
	Agostino Bodini				Giuseppe Lanzetta	24 agosto 37	SM-79
Cabos:	Eraldo Picotti	24 agosto 36			Aldo Mazzolari	24 agosto 37	SM-79
	Pasquale Santamaría				Marino Sodini	25 octubre 37	SM-81
	Francesco Perani	24 agosto 36			Paolo Sola	25 octubre 37	SM-81
	Carlo Negri				Francesco Tomada	14 octubre 37	SM-81
	Giovanni Cardea	12 abril 38	SM-79		Tullio Torreggiani	29 septiembre 37	SM-81
	Pietro Santu	20 marzo 38	RO-37		Lino Vagheti		
	Angelo Amiseri	28 marzo 38	SM-79		Giulio Baderna		
	Fausto Gaslini	28 marzo 38	SM-79		Angelo Sotgiu		
	Elio Vianello	28 marzo 38	SM-79		Hermes Chio		
	Gaetano Dalla Bona				Giovanni Fonte		
	Bruno Brambilla Pisoni						
	Gioacchino Comollio	28 abril 37	SM-81				

dando lugar a un violento combate que concluyó con el abatimiento de cinco Ratás.

La conclusión de este apoyo aeronáutico italiano a la causa nacional, es que sin la presencia de los Fiat hubiese sido imposible a Kindelán hacer frente a la aviación rusa en los años 1936 y 1937.

El pronóstico del Duque Amadeo de Aosta de que la peligrosa misión en España tendría un mes de duración, se convirtió en casi tres años. Fueron enviados 377 aviones Fiat CR-32 a España encuadrados en la Aviación Legionaria, de los que hubo 71 de ellos derribados. Treinta pilotos italianos murieron en este avión defendiendo sus ideales en cielo español.

Con la guerra de España se cierra una época gloriosa para los cazas, comenzada antes en las trincheras de la gran guerra; la de los combates maniobrados, las prolongadas persecuciones y los duelos acrobáticos. Se había abierto la era de los enfrentamientos fulminantes, las ráfagas disparadas desde lejos a bordo de veloces monoplanos, robustos y bien armados, menos adecuados para las acrobacias en formación. Los altos mandos de la Aviación, cegados por los indudables éxitos conseguidos, tardaron, sin embargo, en darse cuenta y continuaron prefiriendo los manejables biplanos por sus competencias de aviación defensiva •

Notas aclaratorias de la identidad de algunos aviones “esquivos”

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO
Miembro del IHCA

Afortunadamente, hace ya unos cuantos años que, tanto en España como en otros países, vienen viendo la luz pública trabajos sobre la intervención de la aviación en los dos bandos enfrentados durante la última contienda civil española. Pero, en cambio, creemos que han sido escasos –aunque, la verdad sea dicha, de aceptable calidad, en general, en el caso de los españoles– aquellos en los que, de forma monográfica, se nos han dado a conocer datos y detalles precisos y concretos sobre algunos de los modelos de aviones de los contendientes. Y lo mismo puede decirse con respecto a algunos de los “más pesados que el aire” que han ostentado la cruz de San Andrés en tiempos más recientes.

Estamos convencidos de que, al igual que nos pasó a nosotros tras haber leído con avidez esas obras, no habrán sido pocos los lectores que no hallaron respuesta para algunas de las dudas que les “atormentaban”. Así, pues, con el objetivo de poner nuestro granito de arena para tratar de que, al menos para algunos de ellos, ese “tormento” les resultase más llevadero, nos planteamos la realización del presente trabajo en cuanto obtuvimos las pruebas documentales que nos faltaban para tratar de desentrañar algunos de los enigmas que todavía persisten.

Dado el interés de quien esto escribe por dos de los modelos de caza alemanes que, además de sobrevivir a la guerra y servir en el Ejército del Aire hasta los años cincuenta, fueron durante algunos años no sólo los más avanzados (por supuesto, en comparación con los otros de que se disponía en España), sino de los más enigmáticos, al menos en ciertos aspectos, por ellos vamos a empezar. Se trata de los Messerschmitt Bf 109 y Heinkel He 112.



MESSERSCHMITT BF 109

Aunque parezca increíble que todavía hoy, en pleno siglo veintiuno, sigamos sin conocer muchos aspectos de la historia de nuestros Bf 109, la realidad sigue siendo terca y huidiza. Por más que, durante años, hayamos buscado en todos los organismos de España en los que pensábamos que podríamos encontrar documentos fehacientes que por fin nos permitieran saber “algo más” sobre estos aviones, hemos de confesar abiertamente que el resultado de nuestras pesquisas no ha podido ser más desalentador: haberlos, los hay, y muy interesantes, pero, desgraciadamente, en ellos nada se dice, por ejemplo, sobre cuestiones tan importantes e interesantes como cuántos ejemplares hubo de cada versión, cuántos sobrevivieron a la guerra y sirvieron en nuestro Ejército, cuáles fueron los prototipos que estuvieron en España y fueron probados por la Legión Cóndor, etc.

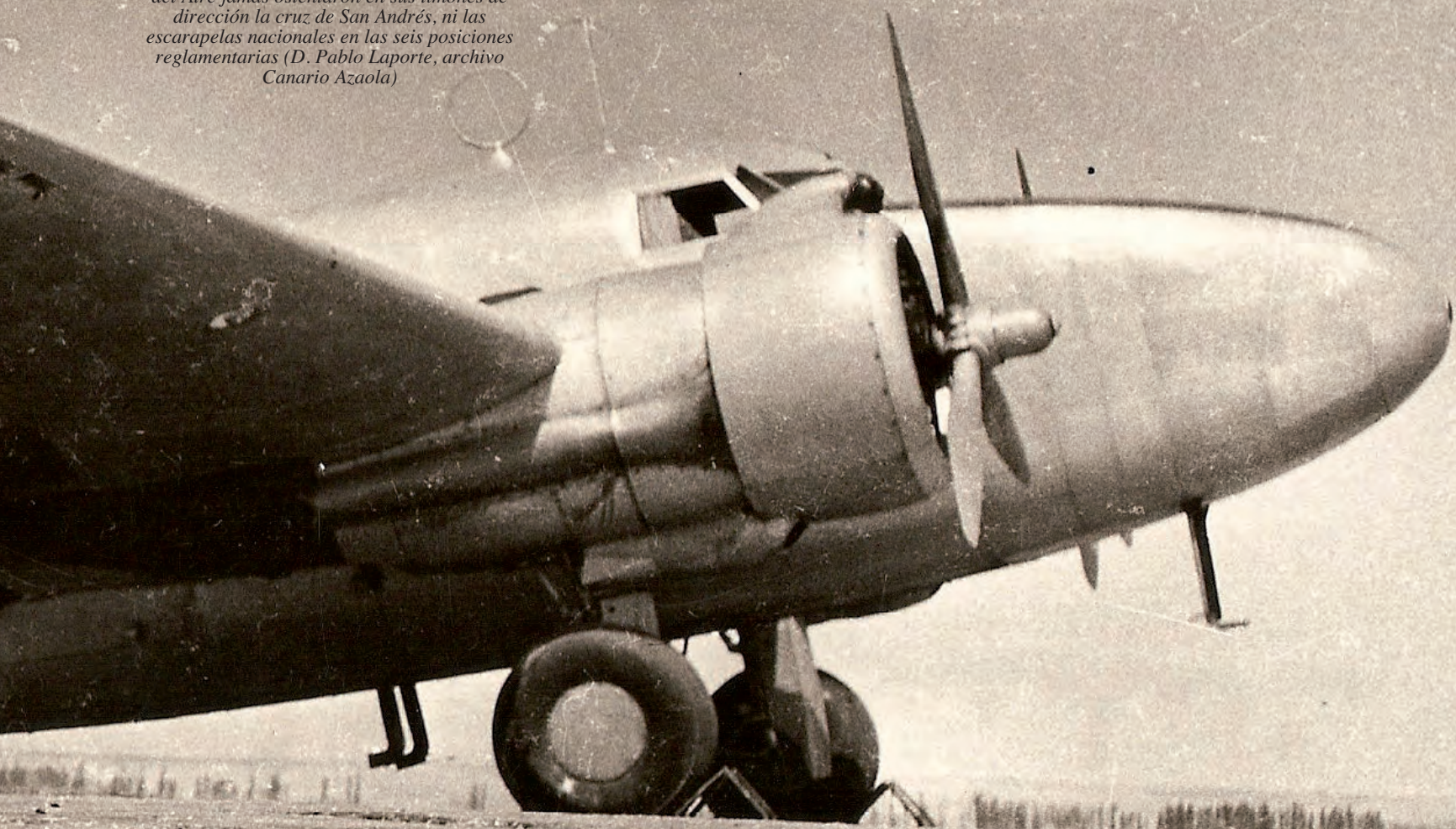
Así, pues, mucho nos tememos que bastantes de las interrogantes que, a algunos investigadores y a no pocos aficionados y amantes de la historia de nuestra aviación militar, llevan años “atormentándonos” seguirán haciéndolo. Pero, acabamos de decir que bastantes, pero no todas ...

Y así es, pues a una, al menos, sí vamos a ponerle “coto” a continuación, y, a otras, vamos a intentarlo.

En cuanto a la primera, vamos a aclarar cuáles fueron los prototipos del Bf 109 que estuvieron en España durante la guerra civil. Ello va a ser posible, gracias a la inestimable ayuda de Günther Ott, entrañable amigo del autor de estas líneas y gran investigador, quien, cuando le hablamos de nuestros planes para escribir el presente trabajo, no sólo puso a nuestra disposición su excelente archivo aeronáutico, sino que, además, generosamente, se ofreció a buscar más documentos en los archivos oficiales de su país.

Gracias a los documentos del Ministerio del Aire del Tercer Reich encontrados y aportados por Günther, podemos afirmar que los prototipos que la Legión Cóndor tuvo en sus filas fueron tres, concretamente los Bf 109V3, V4 y V6, cuyos números de fabricación y matrículas alemanas eran los 760, 878 y 880 y D-IOQY, D-IALY y D-IHHB, respectivamente.

Parece ser que los “Lodestar” (T4) del Ejército del Aire jamás ostentaron en sus timones de dirección la cruz de San Andrés, ni las escarapelas nacionales en las seis posiciones reglamentarias (D. Pablo Laporte, archivo Canario Azaola)





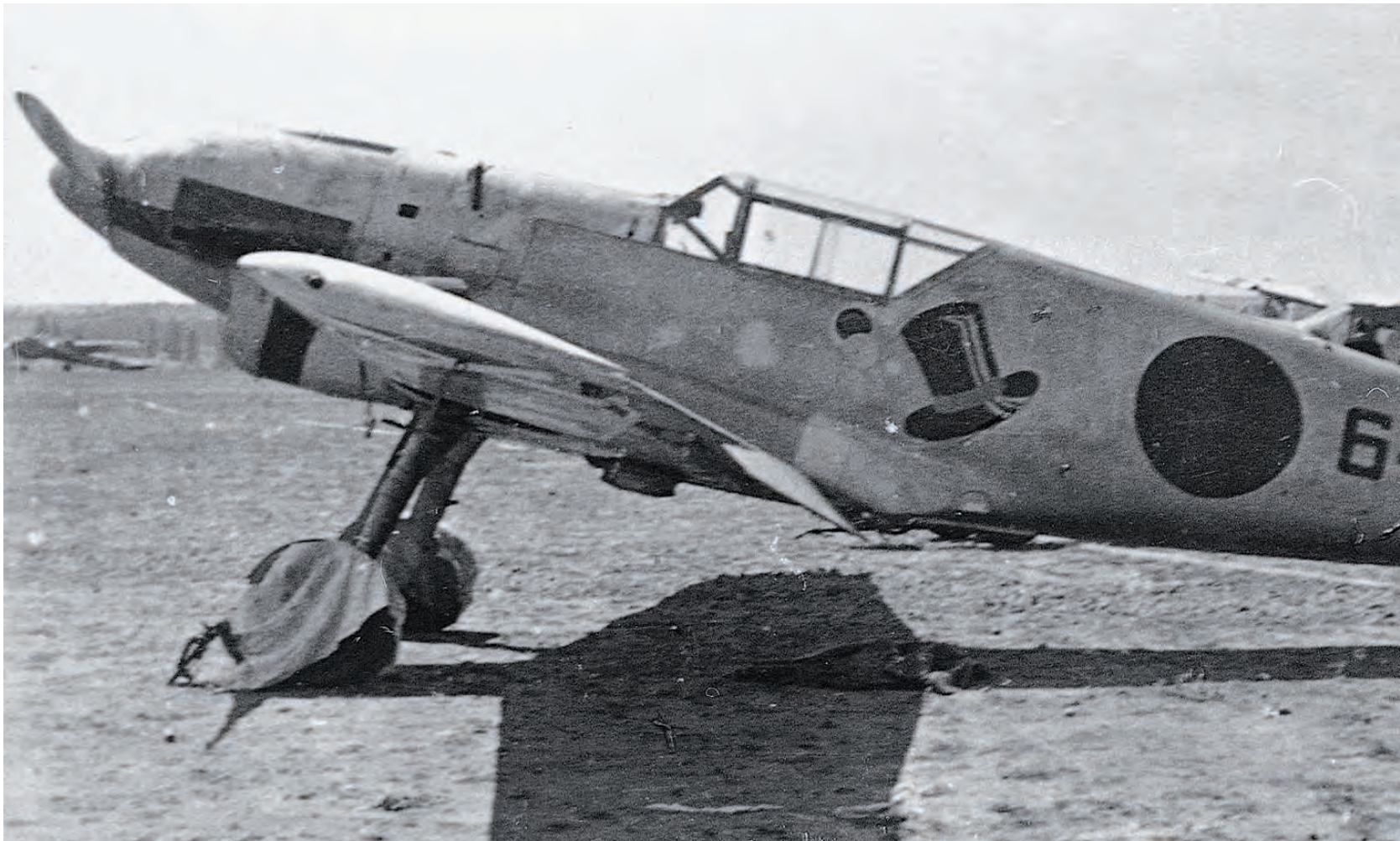
En esta instantánea del He 112 V 3 5-1, sin duda anterior a que ocurriera el incidente mencionado en el texto, puede verse que su hélice era tripala (Vía Günther Ott).

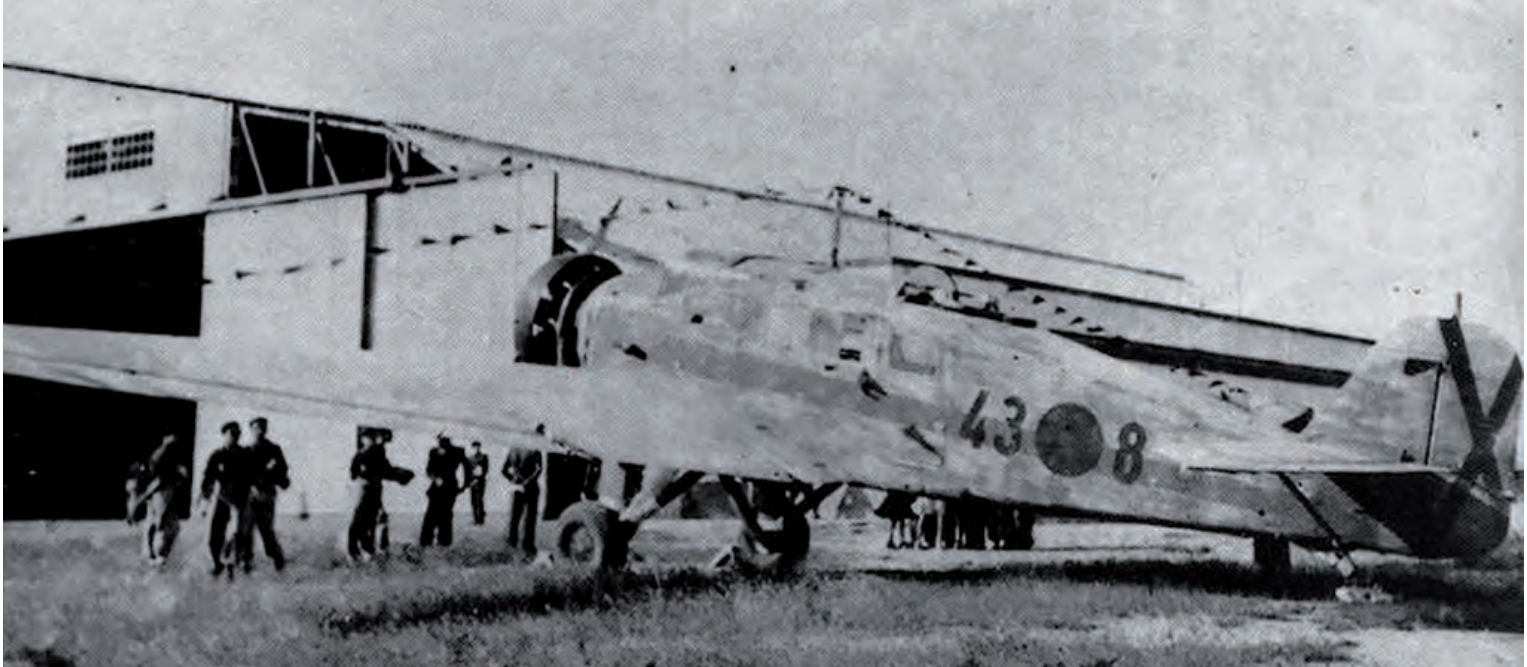
Como en más de una ocasión hemos afirmado en estas mismas páginas, no somos investigadores de la aviación durante la guerra civil, sino del material y las unidades Ejército del Aire. Por ello, y porque siempre procuramos ser fieles a aquello de “zapatero, a tus zapatos”, no vamos a entrar en más disquisiciones sobre estos tres ejemplares, aunque bien es cierto que no deseamos cometer la torpeza de dejar de exprimir al máximo la información que los documentos de que disponemos contienen.

En el documento denominado *RLM/LC Flugzeugentwicklungsprogramm* (que podríamos traducir por Plan de Desarrollo de Aeronaves del Ministerio del Aire alemán) y fechado el 1 de abril de 1937, así como en documentos similares de fechas anteriores y posteriores, se emplea el eufemismo *Flugzeug für Sonderzweck abgerufen* (avión destacado para una misión especial) al referirse a los citados prototipos, para indicar que habían sido enviados a España para su evaluación. Además, se especifica que los tres estaban armados con dos ametralladoras M.G. 17.

Por otro lado, en el informe técnico titulado *Technischer Erfahrungsbericht an Fluggerät VK/88 in der Zeit vom 1.12.36 bis 15.1.37*, de fecha 15 de enero de

No nos cabe duda de que este “Messer”, con la matrícula 6-3, era el prototipo V 6 (SHYCEA)





He aquí el Junkers W 34 43-8, que años después sería el L.14-23 (SHYCEA)

1937, se afirma que el V3 estaba equipado con un motor Jumo 210C y una hélice Schwarz ¡tripala!, y el V4 con un Jumo 210B y hélice bipala. Del V6 no se habla en dicho informe porque, evidentemente, todavía no había llegado a España; no obstante, en el documento mencionado en el párrafo anterior se especifica que su motor era un Jumo 210B.

Aunque no nos cabe la menor duda de que las matrículas militares que ostentaron en España estos tres prototipos fueron las 6-1, 6-2 y 6-3, desconocemos si al V3 le correspondió la 6-1 y al V4 la 6-2 o viceversa, ya que, lamentablemente, en la mencionada documentación alemana nada se dice a este respecto. De cualquier forma, dado que en las pocas fotografías que hemos visto del 6-1 éste aparece siempre con hélice bipala, nos inclinamos, en principio, a pensar que fuera el V4.

Bien, pasemos ahora a tratar de analizar un aspecto de la historia de este modelo que resulta mucho más “resbaladizo”, pues, ante la falta de documentos contundentes, nos vamos a permitir exponer la tesis a la que hemos llegado tras haber analizado otros muchos que no lo son y haber consultado fuentes bibliográficas que nos han parecido suficientemente serias. El aspecto en cuestión, que en realidad se subdivide en tres, es el relativo a la cifra total de los Bf 109 que llegaron a España, a sus matrículas y a las versiones a las que pertenecían.

En cuanto a la cifra total, creemos que Lucas Molina Franco y José María Manrique García¹ han demostrado fehacientemente que fueron 139, y que Jesús Salas Larrazábal —a quién casi nadie hizo caso— estaba en lo cierto cuando, hace ya muchos años, adelantó esa misma cifra. Así que nosotros la aceptamos sin ninguna reserva y con el convencimiento de que el hecho de que algunos aviones fueran devueltos a Alemania en nada contribuye a desvirtuarla. Pero, entonces, surge de forma inmediata la pregunta siguiente: ¿por qué, habiendo sido 139 aviones, únicamente fueron matriculados 131, dado que la matrícula más alta fue la 6-131?

Bien, ahora es cuando, para dar respuesta a esta cuestión, vamos a exponer nuestra tesis. Interpretado ese hecho de forma acrítica, parecería evidente que faltaban ocho matrículas, lo que podría interpretarse en el sentido de que, por algún motivo, ocho aviones no tuvieron ninguna. Pero, en nuestra opinión, dicha interpretación es errónea, pues fueron 139 aviones y sí que hubo 139 matrículas, es decir, que cada avión tuvo la suya, ya que hubo ocho de aquellas que fueron asignadas dos veces, es decir, que cada una de ellas fue ostentada por dos aviones distintos.

A esta conclusión hemos llegado, asumiendo, por un lado, que, sin contar los prototipos, los primeros quince aviones que vinieron a España eran de la versión Bf 109A (y casi con absoluta certeza de la variante A-0), con hélice Schwarz de madera, palas anchas y con buje cubierto, es decir, sin que a través de ella pudiera dispararse una ametralladora. Estos ejemplares habrían estado matriculados desde el 6-4 hasta el 6-18, con números de pequeño tamaño y sin estar separados los dos grupos de dígitos de que constaban por el círculo negro del fuselaje, sino por un guión.

Por otro lado, hay muchas pruebas fotográficas en las que algunos de esos “mis-mos” aviones aparecen con hélices VDM, metálicas, de palas estrechas y con buje apto para albergar el tubo de una ametralladora. Y, además, los números de sus



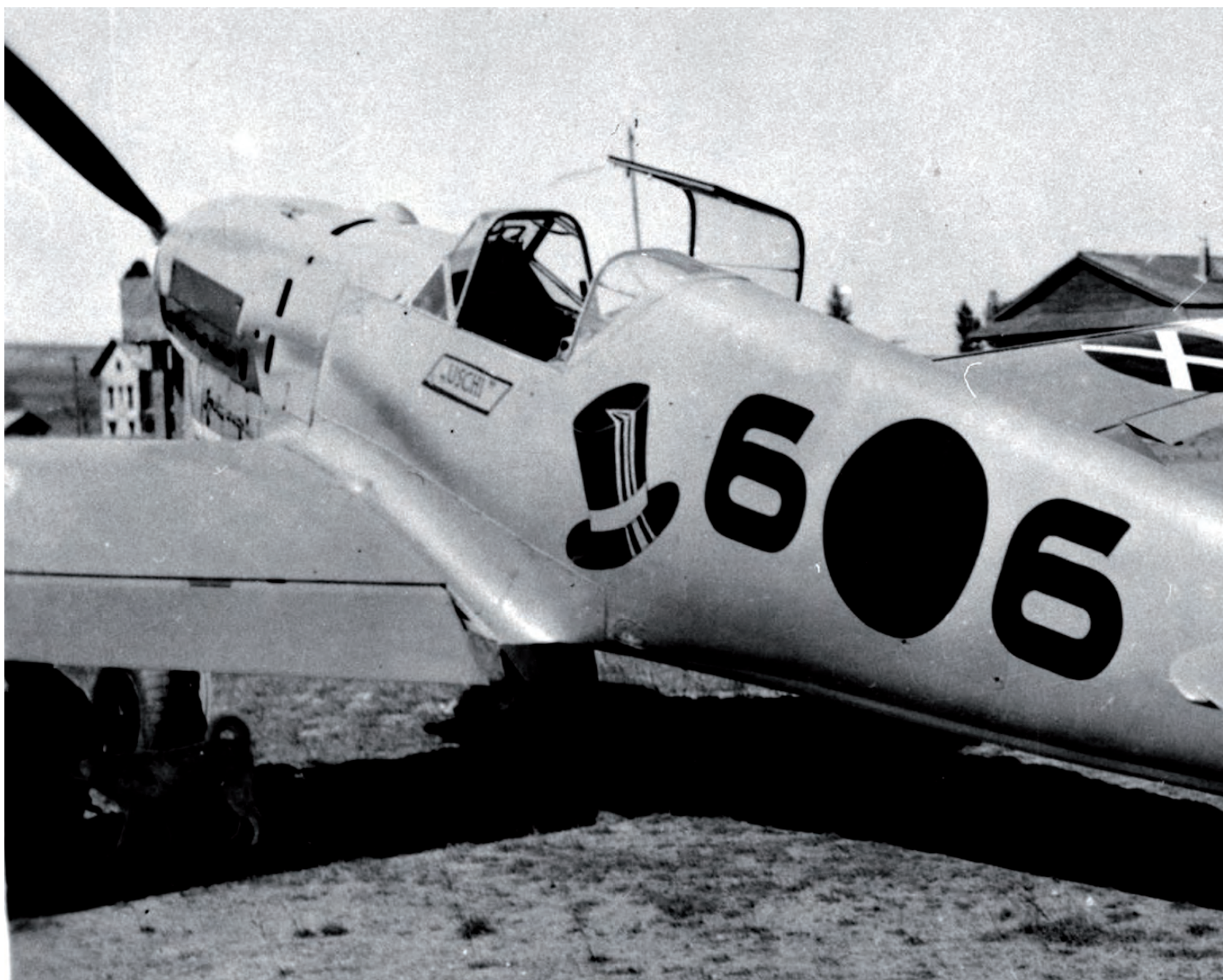
¹Legión Cóndor. *La Historia Olvidada*. La Máquina y la Historia, nº 23. Quirón Ediciones, Valladolid. 2000.

matrículas son de bastante mayor tamaño y están separados por el círculo negro. En la literatura consultada, los diversos autores afirman que el nuevo aspecto de estos ejemplares era debido, simplemente, a que, en España, se les había sustituido la hélice Schwarz de madera por una VDM metálica y, coincidiendo con ello, se había aprovechado para modificar el aspecto de sus matrículas e, incluso, para aplicar pintura de camuflaje a algunos de ellos. Pero nosotros disentimos totalmente de esa opinión, pues creemos que unos y otros eran aviones distintos, de diferentes versiones y variantes, y que habían salido de fábrica y llegado a nuestro país con dichas diferencias, y que cuando fueron perdiéndose (ya sea por accidente o en combate) o devueltos a Alemania, sus matrículas fueron asignadas, por segunda vez, a otros aviones, procedentes de fábrica o de unidades de la Luftwaffe. Entre otras cosas, porque ¿qué sentido práctico tendría, en plena lucha por lograr el dominio en el aire, mantener en tierra durante un tiempo precioso ocho aviones de este tipo para introducirles esos cambios?

Hasta el momento de redactar las presentes líneas, habíamos detectado en el intervalo de matrículas antes citado la existencia de cuatro duplicadas: las 6-6, 6-10, 6-16 y 6-17; todas ellas, ostentadas primero por Bf 109A y después por Bf 109B-1. Y, además, también nos consta que la 6-3 lo fue primero por el prototipo V6 y, después, por un ejemplar de la versión B-1. Así, pues, sólo nos quedaría por averiguar cuáles fueron las otras tres.

En cuanto se refiere a las versiones de los 139 aviones que recibió la Legión Cóndor, lamentamos estar, una vez más, en desacuerdo con las opiniones dadas hasta ahora por quienes han escrito sobre ellos. Todos coinciden en afirmar, con mayor o menor grado de rotundidad, pero sin aportar ningún documento probatorio, que eran de las B-1 y B-2, C-1, D-1 y E-1 y E-3.

La matrícula 6-6 fue ostentada por dos Bf 109 distintos: un Bf 109 A 0, primero, y un Bf 109 B 1, después. El ejemplar que aparece en esta foto fue, en nuestra opinión, el segundo que la lució, pues los dígitos eran de gran tamaño y su hélice era metálica (SHYCEA)



NÚMERO DE FABRICACIÓN	MATRÍCULA ALEMANA	MOTOR	FECHA DEL PRIMER VUELO
883 (V9 A-0)	D-ITGE	Jumo 210D	31-12-1936
995	D-IPLA	Jumo 210B	09-01-1937
996	D-IVSE	Jumo 210B	08-01-1937
997	D-IZQE	Jumo 210D	12-01-1937
1000	D-IMTY	Jumo 210D	22-01-1937
1002	D-IQMU	Jumo 210B	28-01-1937
1003	D-IVTO	Jumo 210B	28-01-1937
1004	D-ILZY	Jumo 210B	02-02-1937
1005	D-IJFY	Jumo 210D	05-02-1937
1006	D-IBLE	Jumo 210D	04-02-1937
1007	D-IH DU	Jumo 210D	10-02-1937
1008	D-IYTY	Jumo 210D	12-02-1937
1009	D-IOMY	Jumo 210D	16-02-1937

Con respecto a la generalmente aceptada subdivisión de la versión B en las variantes B-1 y B-2, y ante la falta de documentos oficiales fehacientes, creemos que debemos dejar constancia aquí de que los autores germanos Willy Radiger y Walter Schick –que, a juzgar por los datos que incluyen en su obra², creemos que han tenido acceso a documentación de la compañía del profesor Messerschmitt, pues el primero de ellos fue empleado de ésta y estaba especializado en el modelo que ahora nos ocupa– afirman rotundamente que la única variante de la versión B fue la B-1, de la que hasta el 31 de mayo de 1938 se habían fabricado 341 ejemplares. Además, aportan, también, datos muy interesantes, y creemos que inéditos, sobre los Bf 109A (sobre los que afirman que, en total, se construyeron veinte o veintidós, la mayoría de los cuales fue entregada a la Cónдор) y aciertan al especificar cuáles fueron los prototipos probados por ésta. Así, pues, teniendo todo lo anterior en cuenta, nos atrevemos a afirmar que los aviones que en España han sido conocidos como Bf 109B-1 no eran tales sino Bf 109A, y que los mal llamados Bf 109B-2 eran en realidad Bf 109B-1.

En relación con las versiones C y D, hemos de admitir como indudable, pues existen fotografías que lo corroboran, el hecho de que en España actuaron ejemplares equipados con motores Jumo 210 y armados con una ametralladora en cada ala, aparte de las habituales de morro; precisamente este armamento complementario constituye el principal elemento externo que permite diferenciarlos de los de la versión B. Ahora bien, ¿debemos aceptar sin que nadie lo haya demostrado hasta ahora que estuvieron aquí aviones de ambas versiones? Nosotros creemos sinceramente que no, puesto que no descartamos la posibilidad de que todos los de cuatro ametralladoras y motor Jumo 210 fueran únicamente de una de esas versiones.

Sobre la subdivisión de la versión E en las variantes E-1 y E-3 nada tenemos que objetar, pues hay pruebas gráficas más que de sobra para aceptarla.

Para terminar con los Bf 109, podemos observar en el cuadro 1 los aviones de la versión A-0 que, según los citados autores alemanes, sirvieron en nuestro país.

De ser ciertos estos datos –y no tenemos motivos para dudar de que lo sean–, también habrían estado en España otros dos prototipos, el de la serie experimental A-0, es decir, el V9, y el V12, de la serie experimental B-0 –que ellos dan como seguro que vino a España, por barco–, cuyo número de fabricación era el 809, que ostentó la matrícula germana D-IUDE, que tenía como planta motriz un Jumo 210D y que realizó su primer vuelo el 8 de enero de 1937. Por tanto, faltaría un ejemplar para completar la lista de los quince primeros, el cual podría ser el D-IXZA (V10 A-0, W.Nr. 884, motor Jumo 210D y fecha de primer vuelo el 30-12-1936) o bien el D-IMRY (W.Nr. 994, Jumo 210B y 06-01-1937).

En cuanto a los ejemplares que sobrevivieron a la guerra y sirvieron en el Ejército del Aire se refiere, de ellos hablaremos largo y tendido en un próximo trabajo.

HEINKEL HE 112

Sobre los ejemplares de este modelo recibidos por la Aviación Nacional ya hablamos hace algún tiempo en estas páginas y dejamos constancia suficiente de que fueron diecinueve. Entonces ya mostramos nuestras dudas sobre la identidad del primero de los dos prototipos que evaluó la Legión Cónдор –al que se le asignó la matrícula 5-1 en España–, pues del segundo no nos cabía, ni nos cabe, la menor duda de que fue el V9 (Werknummer 1944).

En la presente ocasión tenemos la gran satisfacción de comunicar a nuestros lectores que, por fin, ya conocemos la identidad de dicho primer prototipo, y que



²Messerschmitt Bf 109A-E. Development, testing, production. Schiffer Publishing Ltd. 1999.

ésta no se corresponde con la de ninguno de los candidatos sugeridos por diversos autores. Exactamente, fue el V3 (WerkNummer 1292, D-IDMO), tal como se pone de manifiesto, igualmente, en los documentos alemanes anteriormente mencionados.

En ellos se afirma, además, que este ejemplar estaba equipado con un motor Jumo 210 C, una hélice Schwarz tripala de paso variable y un cañón MG C30, y que hasta el día de la fecha del informe (recordemos que era el 15 de enero de 1937) había realizado, aproximadamente, 25 horas de vuelo. También se dice que “durante los primeros vuelos se desprendió la compuerta de la pata izquierda del tren de aterrizaje” y que “los repuestos que hemos conseguido aquí no son duraderos, puesto que no se dispone de chapas metálicas de Elektron”. En relación con este incidente, y dado que existen fotografías de este avión en las cuales aparece con una hélice tripala, mientras que en otras lleva una bipala, quizás no debemos descartar la posibilidad de que en aquella ocasión la citada pieza dañara la hélice y que, ante la inexistencia de una Schwarz tripala de repuesto, se optara por montarle una bipala. En fin, cualquiera que fuera el motivo de la sustitución, lo cierto es que primero estuvo dotado de la tripala y después de una bipala. En este sentido, no debemos olvidar que cuando este avión resultó accidentado en Escalona del Prado (Segovia) el 19 de julio de 1937 llevaba una hélice de dos palas.

Por último, la posibilidad, apuntada por un autor rumano, de que también hubiera venido a España un tercer prototipo, debemos rechazarla, puesto que hasta ahora no ha aparecido ningún documento que la sustente.

Otro avión de origen germano que todavía hoy sigue dándonos quebraderos de cabeza es el Junkers W 34.

Ellos son debidos, como nos sucede con otros muchos modelos, a que “no nos cuadran las cuentas”. Veamos. Según el Ministerio del Aire del Tercer Reich, a España vinieron seis ejemplares para la Legión Cóndor, a los que, en nuestra opinión, hemos de sumar el que la Aviación Hispana adquirió para uso del general Queipo de Llano y cuya matrícula en nuestro país fue la 43-3. Es decir, siete, en total, numerados del 43-1 al 43-7, de cada uno de los cuales existen documentos gráficos probatorios. Entonces, ¿cómo se explica que existiera uno cuya matrícula era la 43-8?

Quizás la explicación estribe en que, ante el hecho documentado de que los dos Northrop Delta capturados en el “Mar Cantábrico” habían sido numerados 43-4 y 43-5, a otros tantos W 34 les fueran asignadas nuevas matrículas, para evitar esa duplicidad, y que una de éstas fuera precisamente la 43-8. Pero, entonces, ¿cuál habría sido la otra? O, tal vez, en que ese cambio se llevara a cabo cuando ya había dejado de existir el Delta 43-4 —que parece ser que estuvo poco tiempo en activo—, con lo que únicamente habría sido rematriculado un W 34, que de 43-5 habría pasado a ser el 43-8.

Por otro lado, ya después de la guerra la cosa se complica aún más, pues si el lío no era ya suficiente, aparecen otros dos: el 43-22 y el 43-23. Desde que por primera vez tuvimos constancia de su existencia, pensamos que tenían que ser dos de aquellos siete, pero con nuevas matrículas; así que desde entonces hemos tratado de encontrar algún documento con el que respaldar nuestra tesis. Y lo hemos hallado, aunque, en honor a la verdad, hemos de puntualizar que sólo en relación con el que primero fue 43-23 y más tarde (desde el 2 de noviembre de 1945) L.14-23.

Pues bien, parece que no estábamos equivocados, ya que, en efecto, este avión era el antiguo 43-8 (¡qué casualidad!) y L.14-8, que fue dado de baja en el Servicio el 29 de septiembre de 1947 y cuyos restos fueron utilizados por la Maestranza Aérea de León para, con materiales procedentes de otros W 34 y piezas de repuesto, construir un nuevo avión, al que el 14 de noviembre de ese año le fue asignada la matrícula L.14-23. Aquella baja fue como consecuencia de haber sido “embestido” en tierra, en el aeródromo de Getafe, el 6 de junio del año anterior, por el “Chirri” C.1-349 (21-37) del Regimiento de Caza nº 21, pilotado por el teniente José Mateos Recio, y haber quedado con un porcentaje de desperfectos equivalente al 30% de su valor total.

Por cierto, en su nueva “encarnación” tuvo una vida un tanto accidentada, pues sufrió un par de accidentes serios. Tras el primero, fue reconstruido en esa maestranza y dado de alta en el Servicio, como L.14-23B, el 31 de julio de 1950. Pero del segundo no consiguió “recuperarse”. Ocurrió éste el 25 de agosto del año siguiente, cuando, estando destinado en el Grupo del Estado Mayor, en el cual ostentaba el indicativo 91-19, y yendo tripulado por el comandante Francisco López Mayo, piloto, el sargento mecánico Antonio Miranda Cordero y el cabo radio Luis Costea Pereira, que afortunadamente resultaron ilesos, hubo de efectuar un aterrizaje forzoso seis kilómetros al oeste del aeropuerto de Labacolla, por habersele parado el motor.

Para terminar esta primera entrega sobre aviones de origen teutón, sólo nos resta aseverar que el primer Junkers Ju 87 Stuka que voló en nuestros cielos fue el cuarto prototipo (V 4), el cual vino equipado con un motor Jumo 210D y hélice tri-

El He 112 V 3 con hélice bipala. Obsérvese que a ambas patas del tren principal les faltan las láminas metálicas inferiores, es decir, las que cubrían las ruedas cuando el tren estaba replegado (Cortesía de Günther Ott)

pala Junkers-Hamilton, y empezó a actuar en apoyo del Ejército del Sur el 18 de diciembre de 1936.

Bien, pasemos ahora a dedicar nuestra atención a los años cincuenta y a un par de modelos estadounidenses que, por su efímera estancia en España, dejaron tras de sí cierto halo de misterio: el Lockheed Lodestar y el Fairchild C-119F Flying Boxcar.

LOCKHEED 18 LODESTAR

De él habló nuestro amigo y compañero Rafael de Madariaga en estas mismas páginas⁹ hace ...¡¡¡Dios mío, hace ya veintitrés años!!! En su interesante trabajo, Rafael nos ilustró acerca de las vicisitudes relativas a su adquisición por la CANA y su llegada a España, así que hoy vamos a tratar de complementar lo que él nos dijo, aportando una serie de datos y detalles sobre su corta existencia en el seno del Ejército del Aire.

En primer lugar, hemos de decir que, en efecto, tal como apuntaba Rafael, los once aviones y los escasos repuestos existentes fueron adquiridos por nuestro Ejército, y añadimos que por un total de 9.543.182 pesetas. La adquisición fue ordenada por el Ministro del Aire, que a la sazón lo era D. Eduardo González-Gallarza, con fecha 12 de noviembre de 1949.

Antes de que se llevara a cabo la recepción de los T.4 (pues tal fue denominación que les correspondió en nuestro Ejército por ser aviones de transporte) por la comisión militar nombrada al efecto, CANA les efectuó una pequeña revisión en Barajas, con el fin de que pudieran trasladarse en vuelo a Maticán, a cuya Escuela Superior del Vuelo habían sido destinados.

Las entregas comenzaron el 1 de febrero de 1950 y concluyeron el 9 de enero de 1951, si bien sólo consiguieron llevarse a cabo las de diez aviones, puesto que el T.4-10 no llegó a incorporarse a la base charra, dado que, el 4 de enero, cuando despegaba de Barajas para hacerlo, se le paró un motor y se precipitó al suelo, quedando destrozado y segando la vida de sus dos tripulantes, el capitán Agustín Nuevo Fernández y el cabo primero mecánico Francisco Bellido Sánchez. El avión fue dado de baja en el Servicio el 14 de febrero de 1952 y sus restos trasladados a Maticán en camión.



Cuadro nº 2

Nº FABRICACIÓN	MATRÍCULA USAAF	VERSIÓN	MATRÍCULA RAF MATRÍCULA BOAC	MATRÍCULA ESPAÑOLA	OBSERVACIONES
2020	42-53504	C-56D	AX756 G-AGCN		N9933F Minnesota Airmotive
2021	42-53505	C-56D	AX758 G-AGCO		
2068	42-53499	C-56C	AX720 G-AGCU		N9932F Minnesota Airmotive
2077	42-53501	C-56C	AX765 G-AGCY		
2143	41-29626	C-59	EW976 G-AGIL		
2144	41-29627	C-59	EW977 G-AGIM	EC-AED, T.4-3	N9926F Minnesota Airmotive
2147	41-29635	C-60	HK851 G-AGEH	EC-ADT, T-4-4	N420H Minnesota Airmotive
2151	41-29630	C-59	EW980 G-AGIG	EC-AEA, T.4-7	N9928F Minnesota Airmotive
2152	41-29631	C-60	EW984 ¿?		N9930F Minnesota Airmotive
2153	41-29632	C-59	EW982 G-AGJH ¿HK855? ¿?		

Una vez en la base salmantina, se procedió a poner a punto los diez restantes, pero en las revisiones a que fueron sometidos se observó que tanto el estado de las células como el de los motores eran lamentables, por lo que se tomó la decisión de enviarlos a la Maestría Aérea de León, para que allí se les realizara una revisión más a fondo. Pero, nuevamente, la mala fortuna quiso que, el 30 de noviembre de 1950, cuando el T.4-5, tripulado por el capitán José María Cruzate Espiell, piloto, y el cabo primero mecánico Juan Martín Guillén, se dirigía de Matacán a León, tuviera en vuelo una avería en el sistema hidráulico y que, a consecuencia de ella, al aterrizar en La Virgen del Camino, el avión no frenara y se le fuera contra el T.4-6 que allí estaba aparcado. Resultado: ambos con daños equivalentes al 60% y al 70% de su valor total, respectivamente, y propuestos y dados de baja el 15 de diciembre y el 31 de marzo de 1951. Y no serían los últimos, pues sabemos que, además, el T.4-2 tuvo un accidente (sobre el que carecemos de más detalles) en Matacán el 12 de mayo de 1952, cuando iba pilotado por el capitán Natalio Ferrán Gómez.

El caso es que, hechas las pertinentes revisiones en León, los resultados fueron aún más descorazonadores, ya que, por un lado, la inmensa mayoría de las piezas fundamentales se hallaban “fuera de límites” y tenían que ser sustituidas, y, por otro, los depósitos de combustible tenían fisuras y debían ser emplastecidos.

Aunque fueron muchas las gestiones realizadas para poder poner en vuelo los aviones (una de las cuales fue la de adquirir, para obtener repuestos, cuatro motores de una Fortaleza Volante; suponemos que serían los de uno de los B-17 que habían caído en España durante la guerra mundial), lo cierto es que los esfuerzos efectuados para conseguirlo resultaron vanos. Así, en un informe fechado el 23 de diciembre de 1953, el coronel jefe de la Maestría Aérea de León afirmaba que tres de ellos ya habían sido propuestos o dados de baja, que de uno se estaba pendiente de la resolución de la junta técnica de dicho establecimiento para proponerlo y que los siete restantes seguían pendientes de revisión.

Finalmente, esos ocho últimos fueron dados de baja en el Servicio el 21 de abril de 1954, a propuesta de la citada Maestría, y posteriormente vendidos a la compañía estadounidense Minnesota Airmotive, la misma que años después “embarcó” y dejó tirada a CASA con el C-202B Halcón.

Tras haber consultado diversas fuentes bibliográficas de Estados Unidos, Gran Bretaña y Nueva Zelanda (donde acabaron su existencia varios de ellos) con el fin de saber algo más sobre su vida anterior y posterior allende nuestras fronteras, hemos podido reunir los datos que figuran en el cuadro nº 2, los cuales, aunque nos tememos que no son fiables al cien por ciento, sí creemos que se aproximan bastante a lo que puede haber sido la realidad.

³Aeroplano nº 4, año 1986.



Este "Lodestar", del que por desgracia ignoramos la matrícula, parece que tenía pulidas todas sus superficies externas (SHYCEA)

En cambio, sí "ponemos la mano en el fuego", sin temor a "quemarnos", por los datos que figuran en el cuadro nº 3.

Con respecto a sus matrículas civiles españolas, podemos afirmar que fueron pintadas en los aviones, a pesar de que CANA no llegara a cumplir los requisitos exigidos para su inscripción formal en el Registro Nacional de Aeronaves, y que todas ellas fueron asignadas posteriormente a algunas de las Stinson 108-3 adquiridas en los Estados Unidos.

FAIRCHILD C-119F FLYING BOXCAR

Muchos han sido, también en este caso, el tiempo y los esfuerzos que hemos dedicado a "desenmascarar" a los diez ejemplares de este modelo que, al amparo de los acuerdos de amistad y cooperación firmados entre España y los Esta-

Cuadro nº 3

MATRÍCULA MILITAR ESPAÑOLA	MATRÍCULA CIVIL ESPAÑOLA PREVIA	FECHA DE RECEPCIÓN POR EL EJÉRCITO DEL AIRE	FECHA EXPEDIENTE DE BAJA	FECHA APROBACIÓN DE LA BAJA
T.4-1	EC-ADX	14-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-2	EC-ADU	14-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-3	EC-AED	27-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-4	EC-ADT	27-2-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-5	EC-ADV	4-3-1950	15-12-1950	31-3-1951
T.4-6	EC-AEE	13-3-1950	15-12-1950	31-3-1951
T.4-7	EC-AEA	13-3-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-8	EC-AEC	13-3-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-9	EC-ADY	4-5-1950	26-3-1954	21-4-1954
T.4-10	EC-ADZ	4-1-1951	¿?	14-2-1952
T.4-11	EC-AEB	9-1-1951	26-3-1954	21-4-1954

dos Unidos en 1953, la USAF cedió al Ejército del Aire para comenzar a renovar la flota de transporte de éste.

Que diez de la versión C-119F estuvieran en España (concretamente en Getafe y en el seno del Ala de Transporte nº 35) es innegable, como lo es, también, que algunos de ellos llegaron a ostentar nuestros distintivos nacionales y que su estancia en nuestro país fue muy corta, tanto que no llegó a durar ni un año (el 31 de diciembre de 1955 había tres en inventario, mientras que en igual fecha del año siguiente ya no aparecía ninguno). Pero, ¿cuáles fueron esos diez ejemplares?

Lamentablemente, una vez más, la inexistencia de documentos sobre este particular en nuestros archivos ha hecho que la investigación haya sido mucho más ardua y laboriosa y que hayamos tenido que efectuarla basándonos en “pruebas circunstanciales”. En este sentido, debemos confesar que siempre tuvimos ciertas “sospechas” con respecto a su procedencia. Pero, para no aburrir a nuestros pacientes lectores, vayamos al grano.

Siempre creímos que nuestros diez aviones tenían que proceder de alguna de las fuerzas aéreas de países europeos que los habían recibido de la USAF en régimen de préstamo; así que en estas centramos las primeras pesquisas. En nuestro continente, sólo recibieron antes que nosotros este modelo las Fuerzas Aéreas de Italia y Bélgica, pues, aunque Francia lo tuvo, sólo lo empleó en Indochina. Enseguida descartamos a Italia, pues pudimos obtener datos sobre la historia de cada uno de sus ejemplares y estaba meridianamente claro que la *Aeronautica Militare* jamás se desprendió de ninguno de ellos, los cuales eran, además, de la versión C-119G, no de la C-119F. Por tanto, nos centramos en los ejemplares belgas y ... ¡¡¡bingo!!!

Entre los días 24 de septiembre y de diciembre de 1952, Bélgica puso en servicio dieciocho C-119F, que mantuvo en sus filas hasta el 12 de septiembre de 1955, fecha en que se los devolvió al tío Sam, pues éste los necesitaba para llevar a cabo el proyecto *Swapshop*, de ayuda a “otros países amigos”. Esto ya nos hizo pensar que nuestras sospechas no parecían estar mal encaminadas; pero lo que resultó definitivo fue el hecho de que en 1956 ocho de ellos fueran cedidos a la Fuerza Aérea de Noruega, tras haber sido modificados a C-119G por SABENA, con lo cual eran justamente diez aquellos cuyo posterior destino ignorábamos. Y, dada la significativa coincidencia en la cifra, nos planteamos por qué no podrían haber sido éstos los nuestros.

La búsqueda ya había quedado totalmente acotada y, la verdad sea dicha, parecía que la suerte estaba de nuestra parte. Por ello, “espoleamos” a nuestros contactos belgas y nos facilitaron los números de serie, tanto del fabricante como de la USAF de sus dieciocho aviones. La cosa ya estaba muy encarrilada, pero seguía-



Uno de los diez C-119F (el 51-12694), usados previamente por la Fuerza Aérea de Bélgica, que nos entregó en Getafe la USAF (Luis Sáenz de Pazos, vía Jaime Velarde).

Nº FABRICACIÓN	USAF SERIAL	MATRÍCULA E INDICATIVO BELGA	MATRÍCULA ESPAÑOLA (*)	OBSERVACIONES
10690	51-2701	CP-10/OT-CAJ	T.9-6	
10683	51-2694	CP-3/OT-CAC	T.9-3	Existe prueba fotográfica
10685	51-2696	CP-5/OT-CAE	T.9-4	
10689	51-2700	CP-9/OT-CAI	T.9-5	
10692	51-2703	CP-12/OT-CAL	T.9-7	
10693	51-2704	CP-13/OT-CAM	T.9-8	
10695	51-2706	CP-15/OT-CAO	T.9-9	
10696	51-2707	CP-16/OT-CAP	T.9-10	
10679	51-2690	CP-17/OT-CAQ	T.9-1	
10680	51-2691	CP-18/OT-CAR	T.9-2	Existe prueba fotográfica

(*) No es seguro que la correspondencia entre las matrículas de la USAF y las españolas sea la correcta; suponemos que, como era costumbre, irían en orden creciente, en función de los estadounidenses.

mos sin tener el hilo del que tirar para llegar al ovillo. Finalmente, conseguimos ese hilo, en forma de nota manuscrita de quien esto escribe –por supuesto, tan bien guardada durante años que incluso se había borrado de su memoria, hasta que, casualmente, como siempre suele suceder, haciendo una búsqueda por otro motivo, apareció casi por arte de magia–, en la cual figuraba el número de serie de la USAF de uno de ellos, copiado de una de las fotografías que el difunto Luis Sáenz de Pazos había hecho en Getafe, cuando era Jefe de Redacción de la antigua revista AVIÓN, a la línea de nuestros C-119F. Y ¡¡¡bueno, bueno!!! resulta que era el mismo que el de uno de los belgas.

Pero, como un grano no hace granero, insistimos por esta vía y, de nuevo gracias a otra fotografía de Luis, publicada en el reciente libro de ese entrañable amigo y gran señor que es Jaime Velarde Silió⁴, conseguimos un nuevo serial de la USAF de otro C-119F español procedente de Bélgica. Ni que decir tiene que este segundo hallazgo nos llevó al convencimiento de que tuvo que ser muy probable, si no seguro, que los otros ocho ejemplares vinieran, igualmente, de Bélgica. Así, pues, a pesar de basarnos en tan parcial evidencia, nos atrevemos a asumir que los diez C-119F del Ejército del Aire fueron los que incluimos en el cuadro nº 4.

En enero de 1956, personal español participó en la base germana de Neubiberg, utilizada por la USAF, en tres cursos impartidos sobre este material: uno de familiarización con el avión, otro de familiarización con su entretenimiento y, por último, uno de familiarización con el entretenimiento del equipo de radio.

Al primero, que dio comienzo el día 9 y finalizó el 20, asistieron el comandante Alfonso Rodríguez García-Carracido, los capitanes Carmelo Ferrer Polo, José María Torres Ferrer y José Luis Balanzategui Bordenave, los tenientes Luis María Echebeste Arias, Javier González Romero, Manuel Martín-Muñoz Esperanza, Julio Camacho Sánchez-Huertas, Francisco García-Hortal García, José López-Villaseñor del Nero, Antonio Prieto Gajete, José Giner Morell, Miguel García Almenta, Antonio Girona Godó, Jesús Martín Rey, José Cadenas de Llano y James, Miguel Gracia Rivera, Manuel López Manteola, Ernesto Ruiz López-Rúa y José María Salvo Bourlange. El capitán Balanzategui y los tenientes Salvo y Ruiz López-Rúa ejercieron, además, de intérpretes.

Igualmente, asistieron a un curso similar, que se inició el 16 de enero y debía finalizar el día 27, pero que, de hecho, lo hizo trece días después, los sargentos mecánicos motoristas Juan Pedro García García, José Ruiz López, Rafael Pérez Arnáiz, Pablo Sánchez González, Joaquín Sánchez Bartolomé, Enrique Sánchez Lostado, Juan Moreno Montero, Germán Hidalgo Santos, Carlos Peral Fernández, José Muñoz Briaes y Manuel González Ribón (intérprete).

Los asistentes al de familiarización con el entretenimiento del avión fueron los siguientes: teniente mecánico motorista Vidal Durán Andrada, teniente ayudante de ingeniero Juan Bey Arteaga, tenientes mecánicos motoristas Salvador Pérez García, Francisco Santos García y Daniel Rivera Segura, los brigadas mecánicos motoristas Blas García López y Manuel Tobías Lacuantegui, los sargentos Gabino Fraguas Eugenia (mecánico motorista), Manuel Fernández Sáez, Miguel Gómez Gallego y Adolfo Ortega Vielva (los tres montadores electricistas) y el cabo primero montador electricista Deogracias Santamaría García. La estancia de los sargentos y del cabo se prolongó cuatro días más, por ampliación del curso, que duró del 16 de enero al 12 de febrero. Ejercieron la función de intérpretes los sargentos Víctor Calleja Martínez (radiotelegrafista) y Fabián Tapia Aparicio (tropas y servicios).

Por último, al curso de entretenimiento del equipo de radio, cuyo inicio estaba previsto para el día 9, pero que se retrasó hasta el 16, asistió en solitario el sargento (mecánico de radio) Carlos Hugarte de Haz, quien, además, fue su propio intérprete.

⁴Aviones Españoles del siglo XX. Fundación Infante de Orleans, 2008.

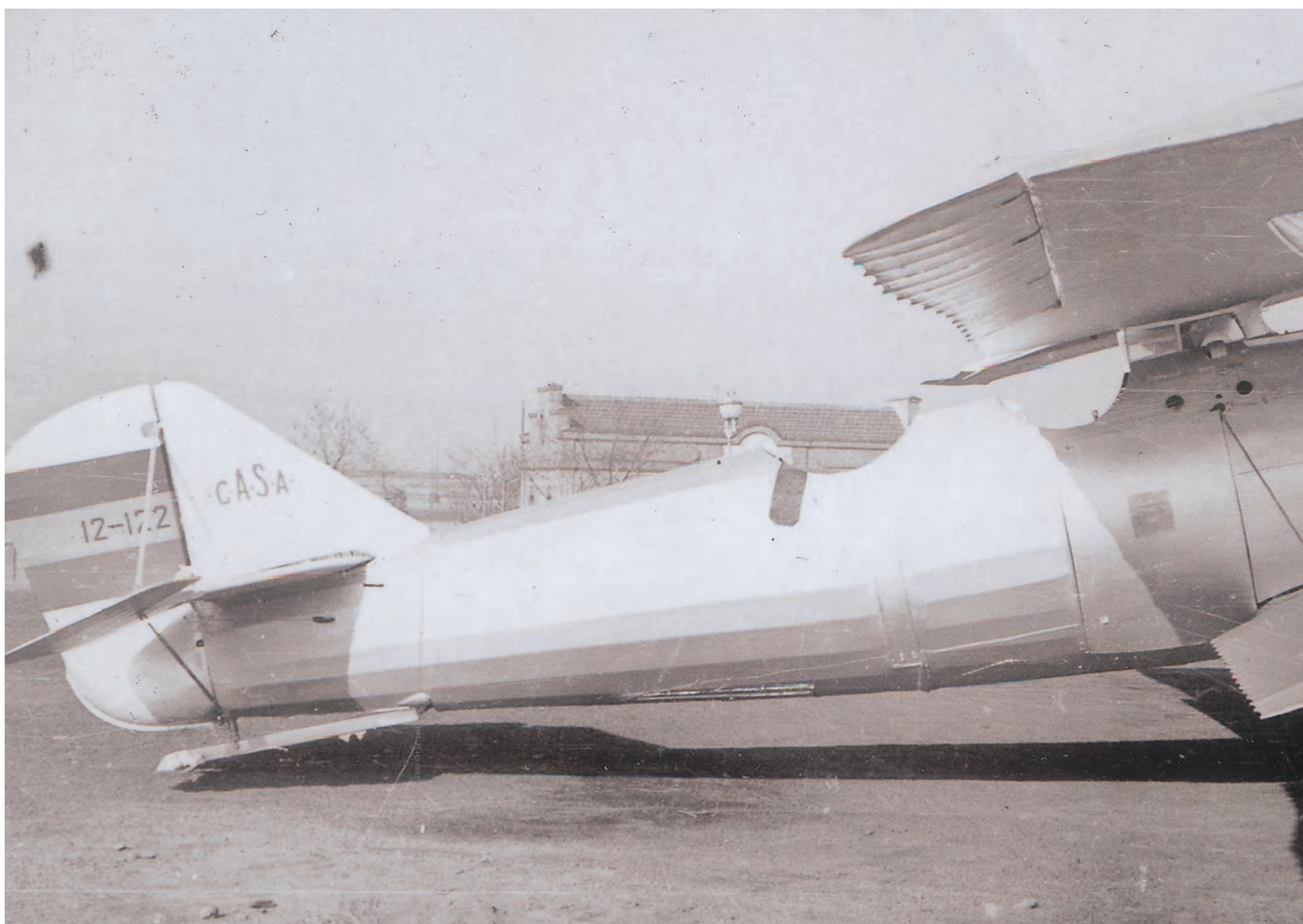
Figuras de la aviación española

Germán Varela Fernández, radionavegante en la guerra y piloto de Iberia

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ
Miembro del IHCA

INTRODUCCION Y AÑOS JUVENILES

Germán Varela Fernández, aviador bien conocido por los mas viejos pilotos y tripulantes de la compañía Iberia que surgió de nuevo después de la Guerra Civil, tuvo una trayectoria parecida a la de muchos jóvenes con una tremenda vocación aeronáutica, mitigada y entorpecida por la falta de recursos de su entorno familiar durante los años de formación. Como tantos chicos que querían a toda costa ser pilotos, se metieron en el ambiente aéreo en la primera oportunidad que se les ofreció y con el oficio que se les presentó a su alcance, por más que



Germán muy joven con uniforme de radio-telegrafista de Aviación.



Breguet XIX probablemente en Sevilla, uno de los primeros aviones en los que voló Varela.



buscaran una ocupación lo mas próxima posible al motivo de sus sueños, que era desde luego la Aviación, los aviones y los vuelos. En aquellos años hacerse piloto era un sueño muy caro al que solamente podían aspirar algunos privilegiados en el entorno civil y únicamente los oficiales y muy pocos suboficiales de las armas combatientes, en los ambientes militares.

Con estas cortapisas y esa problemática que es necesario tener en cuenta, Germán, que en aquel entonces se llamaba Fernández Novoa y era natural de La Perroja, (Graices), un pueblecito de la provincia de Orense, sentó plaza como soldado de segunda voluntario sin premio el 10 de febrero de 1934, ingresando en la 1ª Escuadra de Aviación, que entonces estaba asentada en el Aeródromo de Getafe. El chico, nacido el cinco de julio de 1915, con dieciocho años apenas, se comprometió con la Aviación por un periodo inicial de dos años, pero ya no abandonaría nunca aquella actividad apasionante que es volar y estar próximo a las aeronaves, demostrando una afición enorme a todo lo aviatorio.

Durante los duros años anteriores a la Guerra se mantuvo en los escalafones del Cuerpo como Radiogoniometrista, después de haber ejercido como Cabo de Aviación ascendido por elección en abril de 1937. Durante ese periodo sirvió en los aeródromos de Getafe hasta finales de 1934, en el de Tetuán hasta abril de 1935 y en la Escuadrilla Mixta del Sahara, en Cabo-Juby, lugar donde realizó un cursillo de Informador de Meteorología, hasta finales de 1936, ya avanzada la contienda civil comenzada en julio de 1936.

A primeros de octubre de ese año se le nombra cabo interino y es destinado al aeródromo de Tetuán de nuevo, donde efectuó el examen para radiotelegrafista, resultando aprobado el 5 de diciembre por la Jefatura del Aire.

En aquellos momentos iniciales de la guerra estaba destinado en la Estación Fija del Aeródromo de Larache, y en abril fue ascendido a Cabo Efectivo de Aviación. La Jefatura del Aire lo envió en mayo de 1937 a realizar el Curso en la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad en Olmedo con los alemanes, como radiogoniometrista, formando parte de tripulaciones en vuelos de noche. Desde ese momento se le nombró Cabo Radiogoniometrista del Cuerpo de Especialistas de Aviación. Estuvo destacado en la mencionada escuela y encargado de un Gonio fijo situado en Aranda

de Duero. Por estos días fue examinado para el empleo de Cabo Primero, resultando aprobado en agosto, siendo destinado en octubre a la Estación Radiotelegráfica del Estado Mayor del Aire, donde permanece hasta el día 4 de noviembre.

AVIADOR EN LA GUERRA CIVIL

A partir de aquel 4 de noviembre de 1937, en que voluntariamente pidió destino a un regimiento de bimotores de bombardeo Savoia 79, comenzó para Germán Varela la dura labor de un tripulante en campaña. Primero estuvo destinado como radio aéreo en el 5-G-28, segunda escuadrilla de la 2ª Brigada del Aire donde prestó servicio desde el mismo día 7 de noviembre, pasando del aeródromo de Soria al de Villafraja en Burgos. Ahí comienza su labor como radio-navegante en los servicios de guerra actuando con su tripulación sobre Puebla de Valverde, Perales de Alfambra, Concuze de Teruel y Mesaute.

Su primer piloto de Savoia fue el capitán Larrauri tanto en diciembre de 1937 como en enero, febrero, marzo y parte de abril del año siguiente, volando casi siempre el Savoia 79 con matrícula 28-47. En los siguientes meses actuó con el comandante Navarro, capitán Guitard y capitán Ureña. Algo más tarde también compartió tripulación como Radionavegante con el capitán Jiménez de Ugarte, teniente Rein Loring y capitán López de Haro.

Ya continuaría durante el año 1938 actuando durante la Batalla de Teruel desde su aeródromo de Castejón, y en la campaña de Levante siguiendo en julio con la Batalla del Ebro, realizando decenas de servicios de guerra y horas de vuelo, participando en misiones sobre Puigcerdá, Villalba de Abajo, Central Eléctrica de Seira, Cuevas Labradas, Fuentes Calientes, Montalbán y Segura de los Baños en enero, febrero y marzo. En ese mes se traslada al aeródromo de Alfamén desde donde continúa actuando sobre Montalbán, Bujaraloz, Peñalba, Caspe y carretera de Cifuentes a Gárgoles de Arriba y Gárgoles de Abajo, sectores en la carretera de Guadalajara a Trillo.

El día 12 de mayo pasó agregado al Grupo 3-G-28 continuando sus servicios de guerra sobre los objetivos de Castillo de Monteagudo, Alcalá de la Selva, Cabra de Mora, Bielsa, aeródromo de Alcablas, norte de Sarrión, La Muela, aeródromo de Villar del Arzobispo. El día 30 de junio volvió al Grupo 4-G-28 actuando sobre Puerto de Cartagena, La Muela, Masía Blanca. Desde el día 25 los objetivos son los clásicos de la Batalla del Ebro como barcazas en Flix, puente sobre el Ebro en Ascó y Ribarroja, los Autz, Sierra de Pandols, Fatarella, Gandesa y Ascó, Corbera, Estarella, y Venta de Camposines.

El día 2 de octubre pasa a propuesta del Jefe del Servicio de Radio de la 2ª Brigada al Grupo 6-G-28 continuando con las acciones sobre los objetivos Corbera y



Midiendo los contra-alisios en Cabo Juby 1934.

Colección de autógrafos



Condecoraciones obtenidas por Germán Varela durante su vida aeronáutica, en Paz y en Guerra. Entre ellas la Cruz del Mérito Aeronáutico con Distintivo Rojo, la Medalla de la Campaña, la Cruz del Mérito Civil, varias condecoraciones más y la del Mérito Tráfico Aéreo con 17 millones de kilómetros recorridos.

Hace muchos años los tripulantes acostumbraban a llevar consigo en los vuelos un librito en el cual les pedían a los pasajeros, que con frecuencia eran personas ilustres, notables y de destacada importancia, que escribieran una dedicatoria o un sencillo autógrafo, como muestra de su presencia a bordo del avión y de su contacto con ellos.

Germán Varela tenía uno de estos libritos donde están estampadas firmas y pequeños textos dedicados por pasajeros destacados y como muestra se recogen algunos de los más especiales.

En septiembre de 1945 Germán volaba como Copiloto y Radionavegante con Ramón de la Peña como Comandante y con Halcón como mecánico. Entre los pasajeros que dejaron su testimonio en su librito están Ortega y Gasset, el coronel y luego general Francisco Vives que le recuerda sus Servicios de Guerra en los Savoia 79 sobre la Batalla del Ebro, toreros como Carlos Arruza, Domingo Ortega, Pepe Bienvenida, Álvaro Domecq y Manolete, el equipo francés de Tenis que volvía de Lisboa, el General Queipo de Llano que volaba de Madrid a Valencia, Cesáreo González, Luis Peña actor, Luchy Soto actriz, Muñoz Sampedro autor, Elvira Noriega, Ricardo Calvo, Roberto Rey, Manuel Luna, Carmen Morell, Pepe Blanco, los jugadores del Real Madrid a mediados de 1946, Dominguín Padre en 1952, Lilian y Leopoldo Reyes de Bélgica. Ya en su jubilación se pueden ver las firmas y dedicatorias de compañeros ilustres como Pérez Vega, comandantes y amigos pilotos y azafatas.



Indígenas en las afueras del fuerte, en Cabo Juby.

El joven radiotelegrafista se retrata junto a un enorme—para la época— cuatrimotor Breguet “Centaure” de la Compañía Air France, en 1934 probablemente en Cabo Juby.

Camposines, lanzando barras de pan sobre Madrid el día 3 de octubre y siendo propuesto por el jefe de escuadrilla para su habilitación como sargento, que le fue aprobada el día 29 del mismo mes. Sigue su actuación en el Ebro sobre Sierra de Caballs y ya terminando la batalla sobre objetivos en Puebla del Segre, Puebla de Serós y reconocimientos sobre Cataluña en vísperas del avance definitivo del Ejército Nacional sobre la región noreste.



Los meses que siguieron del año 1939 continuó acompañando a su tripulación en misiones de guerra sobre Juncosa, Vall de Uxó, Tárrega, Cervera trasladándose al aeródromo de Castejón del Puente. Participó en los desfiles en formación y conmemoraciones sobre Barcelona y sobre la Escuadra en Tarragona. Participó en los últimos vuelos de la Guerra y en las exhibiciones de Barajas.

En un periodo de 16 meses de contienda realizó 175 Servicios de Guerra y totalizó a final de abril de 1939, 345 horas de vuelo todas ellas en Savoia 79, lo cual demuestra su magnífica actuación en los meses de continua actividad que desempeñó durante el conflicto.

Ya en agosto fue destinado al Fokker VII, 45-5, incorporándose al Aeródromo de Cabo Juby. En octubre pasó destinado a la Escuela de Especialistas de Málaga para revalidar su Título de Radiotelegrafista, volviendo a continuación en febrero de 1940 a su destino anterior en Cabo Juby. Mientras se encontraba en la Escuela de Especialistas se organizó la 11ª Escuadrilla del Sahara y Germán al incorporarse a Cabo Juby pasó a formar parte de la misma con "plaza en vuelo". En noviembre del mismo año se le concedieron por su actuación en la pasada campaña las condecoraciones Medalla de la Campaña, Cruz Roja del Mérito Militar y una Cruz de Guerra.

Durante los años anteriores a la contienda había realizado los cursos de Auxiliar de Meteorología en 1935 y de Radiotelegrafista, así como el Curso de Vuelo Sin Visibilidad con los alemanes en Olmedo. Al término de la guerra realizó en secuencia los cursos de Radiogoniometrista, Piloto de Turismo, Piloto Comercial y de Transportes Públicos así como el de Navegación Astronómica para la obtención del Título de Navegante Aéreo.

En los meses iniciales de 1940 vuela desde Cabo Juby con aviones Junker 52 y Fokker VII con los pilotos comandante Llorente, tenientes Torrens, Castillo, Eustaquio Alonso y Cadórniga, y sirviendo como tripulación casi siempre fija con el capitán Ureña, destinados todos ellos en la 11ª Escuadrilla, así denominada ahora la anterior Escuadrilla Mixta del Sahara. En los últimos meses en la unidad voló también con los tenientes Puig, Mariño, Leguina, comandante Pérez Cela, teniente coronel Llorente y capitán Penche hasta que pasa definitivamente a Iberia en enero de 1941.

LA INMEDIATA POSGUERRA

Los meses siguientes a la terminación de la Guerra Civil contemplaron drásticos cambios para Germán Varela. A comienzos de 1941, pasó destinado con carácter voluntario a la Sección de Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aviación.

Germán Varela, primero por la izquierda con una tripulación de un trimotor, probablemente un Savoia 79, durante la Guerra Civil.





Con uniforme del Ejército del Aire después de la Guerra.
a la derecha, felicitación del Año 1939 sobre fotografía de Savoia 79



En ese momento a finales de enero de 1941 y hasta su pase a Tráfico Aéreo había volado desde el comienzo de su vida aeronáutica 694 horas de vuelo.

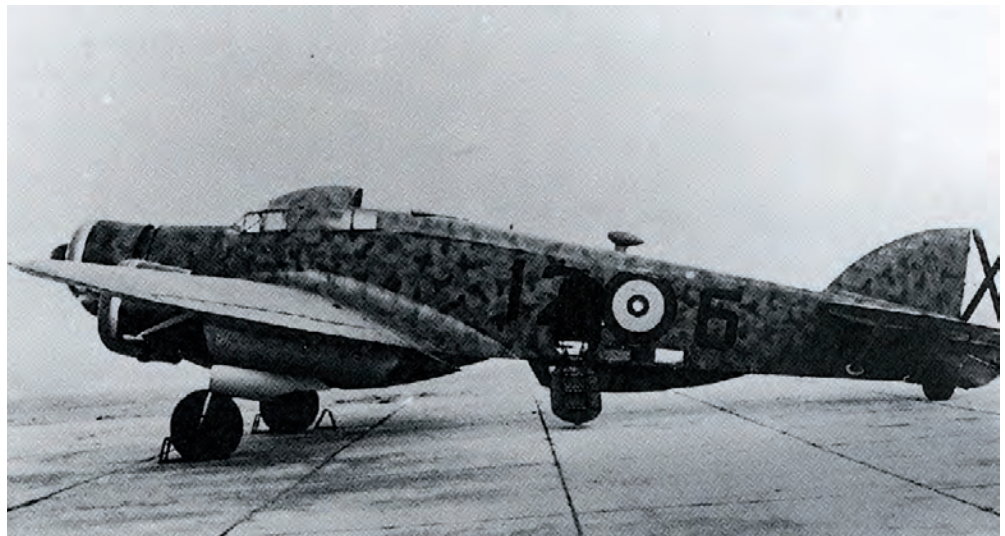
El 10 de febrero de 1941 sufrió accidente de capotaje sin novedad, durante la toma de tierra en el aeropuerto de San Pablo-Sevilla con Junker 52, EC-AAF siendo el piloto Cominges y resultando roto el tren de aterrizaje y deteriorado el plano izquierdo. El día 1º de abril del mismo año sufrió un accidente similar en el aeropuerto de Tetuán con el Dragón EC-BAC, resultando ileso el pasaje y la tripulación.

Al término de la Guerra y en los meses siguientes recibió las condecoraciones habituales en los combatientes en Aviación Militar . Le fue concedida la Cruz del Mérito de la Orden del Águila Alemana de tercera Clase con Espadas, la Medalla de África y Medalla de la Campaña así como la Cruz Roja del Mérito Militar y la Cruz de Guerra. Tuvo varias felicitaciones colectivas , una de ellas por los bombardeos del Sector de Teruel los días 25 y 26 de Enero de 1938 y sobre la Central Eléctrica de Seira el día 2 de febrero del mismo año. Al poco de terminar la guerra también recibió una felicitación del Alto Comisario del Marruecos Francés por encontrar un avión perdido de su nacionalidad en el Sahara Español el día 27 de julio de 1940. En los años de Iberia le fue concedida la Cruz del Mérito Civil.

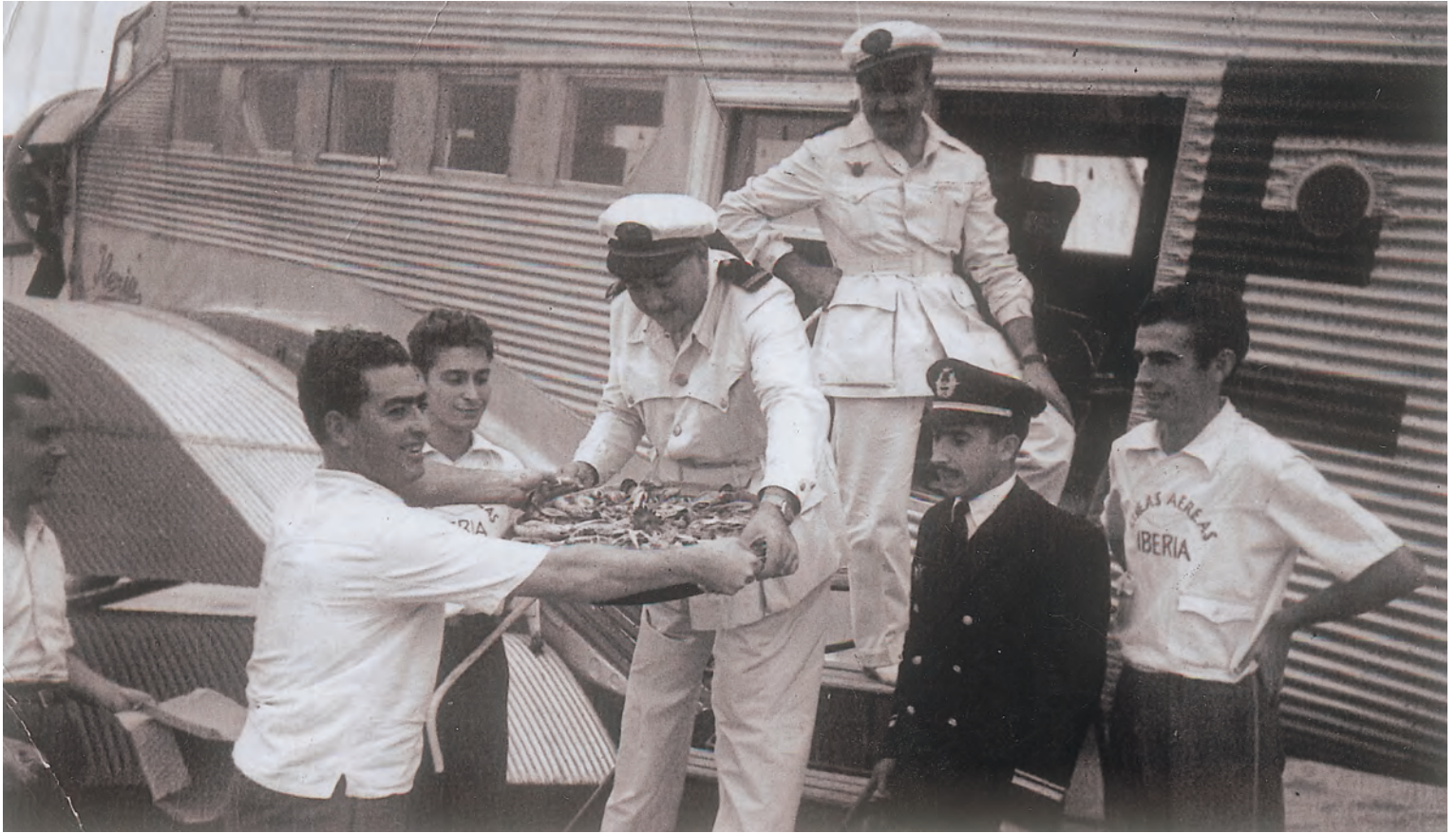
En mayo de 1942 pasó a la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad de Salamanca para realizar un curso técnico para confirmar su ascenso al empleo de sargento especialista. Ya en 1943 se le confirma en el empleo de Sargento Radiogoniometrista del Cuerpo de Especialistas del Ejército del Aire y se le pasa a la situación de supernumerario.

En este año de 1943 contrajo matrimonio con Clara García San Agustín, de cuyo matrimonio nacerían los hijos Germán, Enrique y Beatriz Herminia.

Durante los meses de junio de 1943 y siguientes vuela en Dragón con Ansaldo, Cominges, Pombo, Guil y de forma casi fija con Ramón de la Peña Moullié, entre Madrid, Sevilla y Tetuán en vuelos de ida y vuelta. A partir de diciembre los vuelos se realizan en Junker 52-3m e incluyen muy a menudo Tánger y los tramos Ma-



Un típico Savoia 79 del Grupo 28 durante la Guerra.



drid-Valencia-Madrid y Madrid-Barcelona-Madrid con Peña como comandante. Esos vuelos se repiten durante 1944 con la excepción de alguno en DC-2 y DC-3 con Loring, Pombo, Lisardo, Gallardo y Bay. Desde septiembre de ese mismo año se mezclan vuelos en Junker con los de DC-2 a Lisboa y vuelta a Madrid que continúan en 1945, alternando con avión DC-3 en 1946.

En enero de 1947 se producen los primeros tramos en avión DC-4 volando de Madrid a Las Palmas con vuelta o alternando con Barcelona-Las Palmas. Los últimos vuelos anotados en Junker son de marzo de 1947 con Marañón y a partir de los últimos meses de ese año ya solamente vuela en DC-4 con su comandante ha-

Tripulación de Iberia embarcando una típica paella al pie de un Junker 52-3m, en 1943. En la puerta del avión Germán Varela.

Antiguos tripulantes de Savoia 79 en el Restaurante Jockey de Madrid en 1965. De izquierda a derecha Rodolfo Bay Wright, Ramón Peña Mouille, Lázaro Ros España -- Presidente de Iberia--, General Francisco Vives, Jefe del Grupo 28 durante la guerra, Germán Varela, General Juste y Teodosio Pombo.





Tripulación de Iberia que llevó a Japón al entonces Príncipe de España S.A.R. Don Juan Carlos de Borbón. De izquierda a derecha Germán Varela Fernández, Jorge Plá Ureña, Celedonio Martín, Dámaso Arango López, Jorge Solé Labbe y Adolfo Pérez Vega.

bitual Peña. En cuatrimotor vuelan a Roma y realizan su primer vuelo de Madrid a Villa Cisneros, Natal, Montevideo y Buenos Aires y vuelta en abril de 1947, volando ya a continuación casi siempre en DC-4 en tramos transatlánticos o vuelos europeos a Londres, Roma y alternando con Tenerife, Las Palmas. En abril de 1949 se comienzan vuelos en DC-4 a Cayena-Caracas-Santo Domingo y La Habana-México-Puerto Rico con vuelta por Azores

Alquiló una pequeña casita cercana a la playa de Tánger y en ella vivía aparentemente solo. Tenía un maletín de aspecto inofensivo, forrado de cuero, con apariencia de una cartera de documentos voluminosa. Su hijo Quique la vio en más de una ocasión arrinconada en un ángulo de un desván o bajo ropa descartada en un armario. Dentro contenía una pequeña y práctica emisora de TSH, (Telefonía Sin Hilos) con la cual se emitían informes hacia otra emisora de la red alemana, que finalmente terminaba en Berlín.

Los tripulantes de Iberia durante la Guerra Mundial habían recibido como regalo interesado por cuenta de los representantes alemanes en Aviación, cámaras Leica o similares para que en sus vuelos habituales a aeropuertos del Norte de África o sobre el Estrecho de Gibraltar u otros puntos de interés para la Alemania en gue-



En la cabina del DC-8 de Iberia, el Príncipe Juan Carlos, Jorge Plá y Germán Varela.



rra, hicieran las fotografías que consideraran oportuno, pasándoles copias de aquellas instantáneas.

¿Informes sobre que? Aviones que a diario sobrevolaban el Estrecho de Gibraltar o sus alrededores tanto a la ida como a la vuelta desde Sevilla, Málaga o Madrid, con destino a Tetuán, Tánger, Larache. Sus tripulaciones tenían acceso a una información privilegiada sobre los buques y aviones de Su Graciosa Majestad, los pertenecientes a las fuerzas navales y aéreas de los Estados Unidos de América y los de otros aliados en lucha contra las fuerzas del Eje, Alemania e Italia.

En alguna ocasión según contaba Germán muchos años después, algún grupo de ingleses había merodeado alrededor de su casa de Tánger, husmeando, sin duda buscando de donde salían ondas electromagnéticas que enviaban mensajes acerca de posiciones, números, fortaleza y potencia de fuego de aeronaves y barcos aliados. Estuvo dispuesto a empuñar su Luger de doce cartuchos, si acaso aquellos curiosos merodeadores se acercaban mas de la cuenta. Pero finalmente hubo suerte y no tuvo que defenderse de forma violenta.

Lo mismo que le sucedió al Junker que volaba Eugenio Gros, derribado probablemente por la artillería antiaérea basada en Gibraltar, en 1940, cuando sobrevolaba de forma seguramente no muy inocente los cielos que rodean el Estrecho, la gran Roca usurpada a España, el puerto y las zonas marítimas que conducen desde ambos mares en direcciones opuestas a través del canal de agua que separa ambos océanos.

En 1946 se le declara apto para el ascenso al empleo superior inmediato con antigüedad de 2 de julio por lo cual asciende a Brigada Radiogoniometrista continuando en la situación de supernumerario y continuando sus servicios en la compañía Iberia.

En 1952 aparece en la reorganización del Arma de Aviación y al publicarse la Escala Activa del Arma, Germán Varela aparece formando parte de la misma con el número 27 de su escala respectiva y antigüedad de dos de julio de 1946. Precisamente al año siguiente se publicó en el boletín oficial la rectificación de sus apellidos como Varela Fernández por orden de 16 de mayo de 1953. Al mismo tiempo se le concedió el 3º Distintivo de "Mérito al Tráfico Aéreo". En 1955 al tiempo que se le concedía el 4º distintivo de "Mérito al Tráfico Aéreo" volvió brevemente al servicio activo y a continuación pasa a la situación de "Retirado" formando parte de la Escala de Complemento. Esta era su situación en el Ejército del Aire aunque continuaba volando en Iberia.

En diferentes años realizó los cursos correspondientes de DC-8 y en 1970 el de

En el viaje a Japón, de izquierda a derecha de pie los Comandantes Jorge Plá y Jorge Solé. Sentados Los Copilotos Germán Varela y Adolfo Pérez Vega y el Comandante Dámaso Arango.



*Pilotos Jubilados de Iberia a mitad de la década de los 1990.
De izquierda a derecha Antonio Laseca, Ramón Rocha, Jorge Plá , Germán Varela , Jorge Lang, Fernando Aguilera, Juan Llort y Jorge Solé.*

Jumbo Boeing B-747 volando a partir de esos años como copiloto de Iberia en aquellos aviones.

En 1973 se le declara, por haber cumplido la edad reglamentaria el 5 de julio de ese mismo año, comprendido en la correspondiente Orden Ministerial, pasando a la situación de "retirado definitivo".

LOS AÑOS DE IBERIA

En octubre de 1940 estando en Cabo Juby comienza a realizar algunos vuelos en los aviones de Iberia con comandantes ya de la compañía como Amor, Guil y con los radios Arribas y Muela. En enero de 1941 vuela con Teodosio Pombo y el radio Soler entre Cabo Juby, Ifni y Tetuán y a partir de febrero ya continúa su actividad con los Junker y DC-2 de la compañía volando con Cominges, Guil, Kindelán, Pombo, Bay , Lisardo Pérez y Pons.

El año 1941 realiza muchos tramos de Sevilla a Tetuán y Melilla combinados con Madrid, Tánger, Las Palmas e Ifni abordo tanto de Junker como de DC-2 y Dragón. Los pilotos habituales son Pombo, Lisardo, Garrido, Millas, Comandante Guerrero y Ramírez. En octubre vuela algunos tramos con Rein Loring, Ansaldo y Kindelán. En diciembre de 1941 comienza a volar con Ramón de la Peña, comandante que fue en adelante casi siempre tripulación fija con Germán Varela.

Durante los meses de junio, julio y agosto de 1942 realizó el Curso de Vuelo Sin Visibilidad en Salamanca.

Su cambio de apellidos a los definitivos y legales le fue concedido en boletín oficial en febrero de 1953.

Obtuvo el Retiro Voluntario en el Ejército del Aire en septiembre de 1955, continuando su actividad en Iberia hasta el Retiro por edad reglamentaria en julio de 1973, que se hizo efectivo el cinco de julio de 1975 y después de haber volado durante 40 años, cinco en el Ejército del Aire y el resto en Iberia Líneas Aéreas de España habiendo totalizado más de 17 millones de kilómetros aproximadamente.

Ya como copiloto voló durante muchos años en Douglas DC-8 con casi todos los antiguos pilotos de Iberia, hasta que fue uno de los primeros que realizó el curso de Boeing 747 Jumbo, en el cual voló hasta su retiro.

Según certificado de Iberia de octubre de 1977 el piloto Germán Varela Fernández realizó durante su vida aeronáutica 42.173,30 horas de vuelo •

50 aniversario del primer vuelo de la CASA C-127

JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CABEZA
Ingeniero aeronáutico. Miembro del IHCA
JOSÉ ANTONIO BARRAGÁN LOMBARDÍA
Licenciado en Ciencias de la Información

El 3 de diciembre de 1959 voló por vez primera en el sevillano aeródromo de Tablada la avioneta CASA C-127, a la sazón la versión española de la legendaria Dornier Do-27 cuyos servicios para el Ejército del Aire han sido muchos y variados. El cómo y el por qué del nacimiento de la C-127, que comparte historia con la Do-27 hasta mediada la década de los 50, constituyen el argumento de esta reseña conmemorativa del cincuentenario de su primer vuelo.

La política de prototipos instaurada por el Ministerio del Aire en 1946 vino a ser regulada años más tarde por el Decreto del Ministerio del Aire de 18 de enero de 1952 que, como rezaba su epígrafe, dictaba normas "para la contratación y construcción de los prototipos de material necesario para equipar a las fuerzas aéreas" —BOE n° 62 de 2 de marzo de 1952, páginas 996 y 997—. Su preámbulo era breve, pero se cuidaba de indicar sus razones y objetivos con toda claridad, pues allí se decía que "la experiencia adquirida desde que se inició la actual política de nacionalización de prototipos del material aéreo" aconsejaba modificar la legislación con el fin de extender su aplicación a empresas y oficinas técnicas no calificadas como aeronáuticas, cuya contribución a la producción de prototipos era relevante. En ese sentido el Decreto, además de mantener el protagonismo de las iniciativas del Ministerio del Aire como primer origen de los contratos de prototipos, abrió las puertas a las iniciativas de las industrias aeronáuticas, oficinas técnicas aeronáuticas o cualquier otra entidad privada de índole técnica o industrial, pudiendo concederse contratos independientes para el proyecto y la construcción. Incluso estaba contemplada la contratación en el exterior, restringida a la aportación de un material aéreo ya experimentado que debería ser desarrollado bajo licencia en el territorio español.

Los términos económicos aplicables estaban delimitados en el Artículo sexto del Decreto. El adjudicatario del contrato recibiría un 25% del valor total a su firma siempre que así lo solicitara. Una vez aceptada la documentación técnica pertinente —memoria, dossier de cálculo, planos e informe de ensayos preliminares en su caso—, el adjudicatario podría pedir a cuenta otro anticipo hasta completar un 50% del valor total. El resto sería abona-

do una vez que el material objeto del contrato fuera homologado. El Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica, INTA, sería la entidad encargada de las homologaciones y los gastos correspondientes serían satisfechos por el Ministerio del Aire, según el Artículo séptimo. La licencia de producción de los prototipos quedaría en todo caso en propiedad del Ministerio

del Aire, de manera que podría luego contratar su producción en serie a quien considerara conveniente, de acuerdo con el Artículo octavo.

El Boletín Oficial del Ministerio del Aire, año XIII, número 128, de 4 de noviembre de 1952, publicaba en su página 926 la convocatoria de un concurso para seleccionar el prototipo que debería dar origen al nuevo avión de enlace del Ejército del Aire, cuya finalidad era sustituir a sus veteranas Fieseler Fi-156 Storch (L6 desde 1953). Transcrita literalmente se expresaba en los siguientes términos:

Dirección General de Industria y Material. Junta Económica Central
Condiciones. Expediente n° 226

Se anuncia concurso público para la elección del prototipo de avión de enlace con destino al Ejército del Aire.

Para tomar parte en el concurso será indispensable haber depositado en la Caja General de Depósitos o en alguna de sus sucursales el 2% del importe total de su oferta, extremo que justificará acompañando a la misma la correspondiente carta de pagos.

Los pliegos de condiciones técnicas y legales, así como el modelo de proposición, podrán examinarse en el tablón de



anuncios de esta Dirección General de Industria y Material (Prim n° 6) todos los días laborables de ocho y media a diez horas de la mañana.

Las ofertas, dirigidas al Excmo. Sr. Presidente de la Junta Económica Central de la Dirección General de Industria y Material en sobre cerrado y lacrado, se presentarán en el plazo de un mes, contado a partir de la publicación de este anuncio.

Las adjudicaciones que se efectúen, se harán públicas a los ocho días siguientes, exponiéndose el resultado en el citado tablón de anuncios de esta Dirección General.

El importe de los anuncios a cargo del adjudicatario.

Madrid, 31 de octubre de 1952

El Secretario de la Junta Económica

Anuncio que sería publicado por segunda y última vez en la página 934 del Boletín Oficial del Ministerio del Aire de 6 de noviembre de 1952.



Maqueta de madera de la Do-25 empleada para los ensayos en túnel aerodinámico realizados en el INTA. Se conserva en el Museo del Aire.



El 3 de diciembre de 1959 realizó su vuelo inaugural la primera C-127. En su cabina se distingue a Ernesto Nienhuisen mirando hacia la cámara.

DORNIER EN ESPAÑA

Claude Dornier no había querido ponerse al servicio de la industria de los países vencedores en la Segunda Guerra Mundial, de forma que buscó la forma de trabajar desde otros países europeos manteniendo cierta actividad y seguramente una más que satisfactoria independencia aeronáutica para él. Habida cuenta de las buenas relaciones entre Dornier y CASA, que se remontaban al contrato firmado en marzo de 1926 para la construcción bajo licencia de los hidroaviones Dornier Wal —causa por la cual el 20 de mayo siguiente el Consejo de Administración de CASA había decidido la creación de la factoría de Cádiz—, resultaba lógico que la empresa española fuera contactada por Claude Dornier para

conseguir su propósito. Al parecer el interés de Dornier se centraba en la producción de hidroaviones en aquellos años de posguerra, lo que colocaba a la factoría de Cádiz en el centro de las negociaciones. Existen datos que apuntan en el sentido de que en las conversaciones entre Dornier y CASA se pudo poner sobre la mesa la posibilidad de que la factoría gaditana pasara de alguna manera a manos alemanas, algo que el Consejo de Administración de CASA consideró negativo para los intereses de la empresa y de lo que se mantuvo informado al Ministerio del Aire, como era preceptivo.

Sea como fuere, la operación quedó totalmente descartada hacia el final de 1950 o como muy tarde a principios de 1951, pero ello no hizo desistir a Claude

Dornier de su interés por ubicar una filial en España. Posiblemente atraído por las expectativas que ofrecía la política de prototipos del Ministerio del Aire como fuente de nuevos proyectos, Claude Dornier estableció OTEDO -Oficinas Técnicas Dornier- a mediados de 1951, cuya sede quedó fijada en el número 92 de la madrileña calle de Conde de Peñalver. Al frente de la empresa puso a su hijo primogénito Claudius Dornier Kramer, quien tuvo una gran independencia en su gestión, como lo prueba el hecho de que Claude Dornier sólo visitaba Madrid en momentos especialmente significados y en viajes fugaces de un par de días de duración, aunque no es menos cierto que estaba puntualmente informado de las actividades de OTEDO.

El Decreto de enero de 1952, comentado al inicio, abría la puerta del mercado español a OTEDO, pero fue el concurso del prototipo del nuevo avión de enlace para el Ejército del Aire la oportunidad de oro para la flamante filial de Dornier en España. Dos fueron las empresas que ofertaron, una de ellas era AISA que, con el apoyo de Emile Dewoitine, presentó el proyecto inicialmente conocido como I-18, posteriormente designado AVD-12. La segunda oferta provenía de OTEDO que presentó el proyecto Do-25, la construcción de cuyo prototipo en su caso sería realizada por CASA haciendo honor a las tradicionales buenas relaciones entre ambas compañías.

El Ministerio del Aire encargó a ambos ofertantes la construcción de sendos prototipos de sus proyectos. Al avión de OTEDO se le asignó la designación XL-9 y el contrato al respecto fue firmado el 16 de abril de 1953, bajo el epígrafe de "Expediente nº 226/2, Contrato de Fabrica-



Ernesto Nienhuis en la cabina de la Do-25 P1 poco antes del vuelo inaugural.

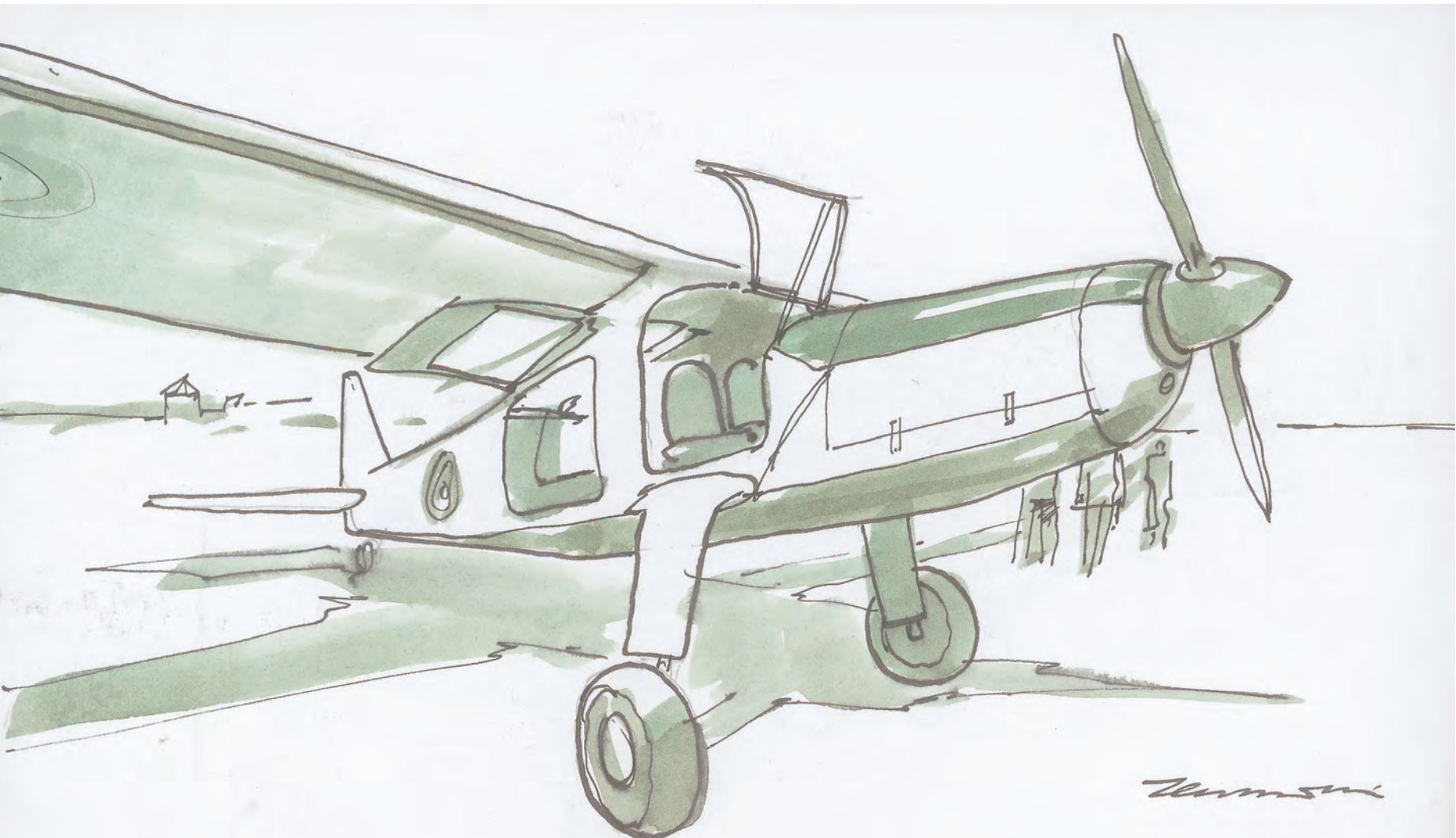
ción y Suministro del Prototipo de Avión de Enlace". El avión de AISA y Dewoitine recibió la designación XL-10 y el contrato fue firmado algo más de un mes antes, el 12 de marzo de 1953, como Expediente 226/1. Todo indica que OTEDO tenía bastante avanzada la documentación de producción de su prototipo, que designaría Do-25 P1, como se deduce del acta de la reunión del Consejo de Administración de

CASA de 14 de julio siguiente, donde se leía que "sobre la fabricación del prototipo de avión de enlace Dornier, que como se sabe va a ser construido en nuestra factoría de Cádiz, ya hemos recibido el pedido correspondiente de la Oficina Técnica Dornier, y se está comenzando en aquella factoría a construir el utillaje para emprender cuanto antes dicha fabricación".

La elección de la factoría de Cádiz ve-

nía avalada por su experiencia en la construcción de avionetas, en concreto de las Bücker Bü-131, Bü-133 y C-1.131, pero las miras iban además en el sentido de asignar carga de trabajo a las instalaciones gaditanas.

El pliego de condiciones técnicas conducía hasta una avioneta polivalente. Además de las misiones de enlace, transporte de cuatro pasajeros y reconocimiento podía realizar otras, tales como transporte sanitario, transporte de cargas ligeras, fumigación y vigilancia en general, por ejemplo de tendidos eléctricos y telefónicos. En él había un requisito que a la larga iba a marcar negativamente el devenir del concurso, pues en línea con la tradición de la política de prototipos el motor debía ser nacional. Es posible que sus redactores creyeran que los avances tecnológicos habidos desde 1935, la fecha de nacimiento de la Fieseler Fi-156, lograrían que el ENMASA Tigre G.IVB de 150 CV con hélice ENHASA P.8 bipala de paso fijo, fuera suficiente para alcanzar las actuaciones que estaban pidiendo, pero se equivocaban. En efecto, se estipuló una velocidad ascensional superior a los 200 m/min, unos recorridos de despegue y aterrizaje con viento en calma, salvando obstáculos de 15 m, respectivamente inferiores a 205 m y 160 m y un techo operativo superior a 4.500 m.



La Fieseler Fi-156C-2 presentaba una velocidad ascensional de 276 m/min y un techo de 4.600 m, pero estaba equipada con un motor Argus As 10C-3 de 240 CV.

Gerhard Fieseler y su ingeniero jefe Reinhold Mewes habían concebido la Fi-156 acudiendo hasta donde fue posible a materiales asequibles -tubo de acero, entelado y madera- para controlar coste y peso, a pesar de lo cual la mencionada Fi-156C-2 se había ido hasta los 1.325 kg de peso máximo. La Fi-156 debía aterrizar con fuertes velocidades de descenso, de ahí el inconfundible aspecto de su tren de aterrizaje que la supuso el apodo de storch (cigüeña). Su requerida capacidad de vuelo lento hacía preciso dotar a su ala de elementos hipersustentadores de alta eficiencia. En el borde de ataque Fieseler y Mewes evaluaron dos posibilidades, una un slot fijo, la otra un slot móvil -al estilo de los slats de los aviones actuales-. Esta última mejoraba el comportamiento a altas velocidades, pero a cambio penalizaba en peso y en complejidad por causa del mecanismo de retracción y extensión de que debería ser provisto el avión. Comoquiera que la Fi-156 estaba concebida tanto para uso militar como para uso civil, se construyeron sendos prototipos Fi-156A con slot fijo y Fi-156B con slot móvil, este último concepto destinado a un mercado civil que no llegaría a materializarse condenándolo al abandono. En el borde de salida se ubicaron unos generosos flaps ranurados que cubrían el 70% de la envergadura, quedando en los extremos unos alerones que conservaban el mismo diseño de los flaps y que actuaban como tales cuando estos eran seleccionados en su deflexión máxima.

OTEDO decidió que la Do-25 sería una avioneta de aleación ligera en su gran mayor parte. A diferencia de la Fi-156, su ala estaba totalmente en voladizo, no tenía por tanto las riostras típicas de la avioneta de Fieseler. Era un concepto moderno sin lugar a dudas, pero chocaba frontalmente con la escasa potencia del motor impuesto desde el Ministerio del Aire. OTEDO sospechaba que sería inevitable montar un motor de mayor potencia si se mantenía invariable el pliego de condiciones en cuanto a actuaciones, por ello diseñó una bancada en la que podía montarse un motor de hasta 260 CV, además de una excelente estructura puesto que el peso con el que la Do-25 se enfrentó a la homologación del INTA fue del orden de 1.050 kg, eso sí, limitando el factor de carga de maniobra máximo a +4 g en lo que fue un compromiso entre el peso y el nivel de integridad estructural compatible con la operación de la avioneta.

El ala era recta, sin diedro, estrechamiento ni torsión, colocada a una inciden-



El personal de OTEDO a cargo del diseño de la Do-25. Desde arriba, derecha, y en sentido contrario a las agujas del reloj: Eugen Jäger, director del proyecto Deyhle, director de Fabricación Hespelt, ingeniero jefe Dr. Wenk, director de Aerodinámica Sorg, Cálculo Estructural Melzer, Ammon, Fischer, Storz, Botling, Buchstaller, Stütze, Gross y Geng, delineantes Nuffler y Aubele, jefes de Delineación Vogt, Planificación Grieshaber, Comercial Jacob, Diseño y Lutz, Estructuras.

cia de 4,5°, tenía perfil NACA 23018 de un espesor relativo nominal del 18,02% constante a lo largo de toda la envergadura. El perfil incluyó dentro de su contorno un slot a todo lo largo del borde de ataque. Siguiendo la filosofía de la Fi-156, se dispusieron en el borde de salida unos flaps, pero en este caso de doble ranura, más eficientes por lo tanto, que se prolongaban en unos alerones de idéntico concepto. El conjunto flaps/alerones ocupaba toda la envergadura hasta el borde marginal y estaba subdividido en tres secciones por semiala. La sección exterior de cada lado funcionaba como alerón y la sección interior como flap. La sección situada entre alerón y flap se diseñó en principio para ejercer una función mixta alerón-flap. Los primeros ensayos en vuelo mostraron que esa configuración proporcionaba un mando excesivo en alabeo.

El ala contaba con un cajón resistente de torsión formado por sendos largueros, anterior y posterior, colocados al 20% y al 40% de la cuerda. La estructura de su

parte fija era totalmente de aleación ligera, excepto el revestimiento de la zona comprendida entre el larguero posterior y los flaps/alerones, donde sobre las costillas metálicas iba un revestimiento de entelado. El borde de ataque y la gota que conformaba el slot estaban organizados estructuralmente a manera de un segundo cajón resistente, aunque no parece que contribuyeran de manera sustancial a resistir cargas. Los flaps/alerones tenían metálica su estructura interior y sus revestimientos eran de entelado. La Do-25 P1 fue equipada con una pareja de pequeños depósitos externos de combustible, desmontables e incluso lanzables, cada uno de los cuales tenía una capacidad de 60 litros de gasolina, que perdurarían durante un cierto tiempo hasta que un depósito interno de capacidad adecuada los hizo innecesarios. Los extremos del ala -bordes marginales- eran desmontables.

Tanto la deriva como el estabilizador horizontal de la Do-25 eran de estructura completamente metálica. El mando de di-

rección y los mandos de altura, siguiendo la filosofía de flaps y alerones, eran de estructura interior metálica y revestimiento de entelado. El estabilizador horizontal era de incidencia variable ajustable en vuelo, una innovación muy destacable, más aún teniendo en cuenta que se trataba de una avioneta.

La participación del INTA, prevista en el Decreto de enero de 1952, fue decisiva desde un principio. El antes mencionado factor de carga de maniobra seleccionado para el diseño de la estructura fue consensuado con el Instituto. En Torrejón de Ardoz se hicieron los ensayos estructurales y se hicieron las correspondientes evaluaciones de una maqueta en el túnel aerodinámico.

LA DO-25 P1 EN VUELO

El Consejo de Administración de CASA supo por boca de su consejero delegado, José Ortiz-Echagüe, en el curso de su reunión del 3 de julio de 1954, que la Do-25 P1 acababa de ser construida en la factoría de Tablada a "donde fue enviada desde Cádiz para su conclusión", que sus pruebas ya se habían iniciado y que se había llevado hasta Getafe.

En efecto, la construcción de la Do-25 P1 se había realizado en la factoría de Cádiz, pero dado que allí no era posible llevar a cabo su vuelo, hubo de ser enviada hasta Tablada. Aunque no se han localizado datos al respecto, parece evidente que el prototipo se llevó desmonta-

do hasta Sevilla para proceder al ensamblaje final y llevar a efecto las actividades necesarias con el fin de dejarle en condiciones de volar. Una vez realizadas, en la tarde del jueves 24 de junio de 1954 se pusieron en práctica los últimos ensayos previos al vuelo inaugural. A las 17:10 horas de ese jueves se hicieron las últimas comprobaciones para un cuarto de hora más tarde dar comienzo a los rodajes de motor y posteriormente a las carreras por pista que se iniciaron ya caída la tarde, a partir de las 19:43, culminado todo ello con resultados satisfactorios.

Los preparativos para el primer vuelo se iniciaron al día siguiente temprano. A las 06:40 horas del 25 de junio la Do-25 P1 estaba rodeada de personal de CASA y OTEDO que se afanaba en que llegado el crucial momento del primer vuelo todo transcurriera sin el menor incidente. A las 07:26 con Ernesto Nienhuisen a los mandos, piloto de pruebas de CASA durante varias décadas, se produjo ese acontecimiento, de tan sólo cuatro minutos de duración, al que seguirían otros dos más ese mismo día, también breves. Tal y como se puede apreciar en el resumen que se incluye de los primeros vuelos de la Do-25 P1, todos ellos arrojaron algunas conclusiones significativas acerca de las cualidades de la avioneta.

Como Ortiz-Echagüe informaría días después al Consejo de Administración de CASA, la Do-25 P1 fue enviada a Getafe para continuar su evaluación. La razón había que buscarla no sólo en el hecho



La Do-25 P1 se dirige al lugar donde debía iniciar su primer despegue.



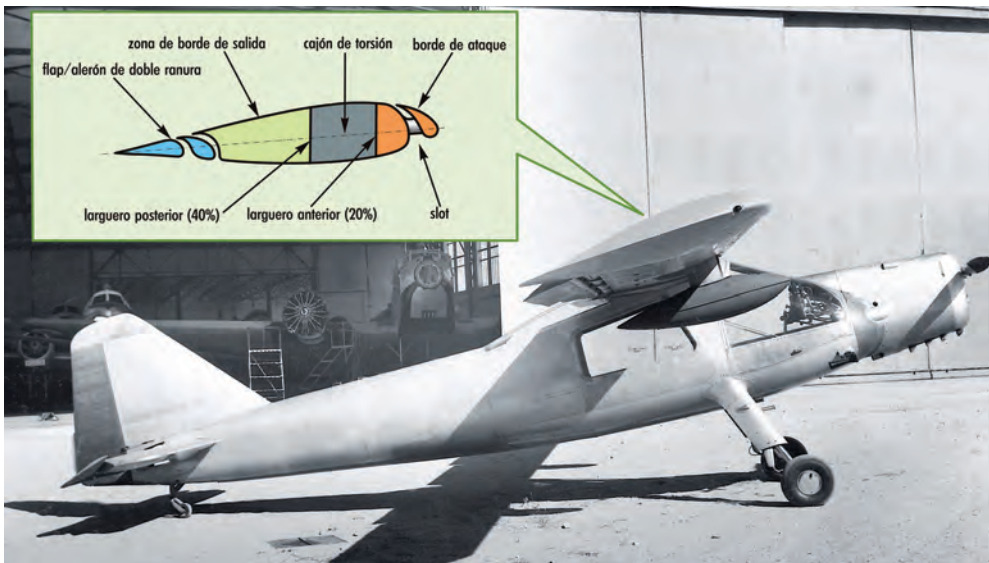
Primer vuelo de la Do-25 P1 en Tablada, 25 de junio de 1954.



La Do-25 P1 en Getafe.



La Do-25 P1 aterriza en Getafe tras su primer vuelo en tierras madrileñas el 6 de julio de 1954.



Esquema de la configuración estructural del ala de la Do-25 sobre una imagen de la Do-25 P1 en la factoría de Getafe de CASA.

de que OTEDO tenía su sede en la capital de España, sino también en la cercanía del INTA, el organismo que, una vez concluida la evaluación y puesta a punto por parte de OTEDO, debería abordar la homologación de la avioneta y dictar resolución en el concurso que la había dado origen. Es de destacar que el traslado

del prototipo se realizó por vía de urgencia, tras otros dos breves vuelos realizados el sábado 26 de junio.

La Do-25 P1 se desplazó hasta Madrid por vía terrestre y la lógica indica que esa operación la hizo desmontada en sus principales subconjuntos, como lo muestra el hecho de que su primer vuelo

en Getafe no tuvo lugar hasta el 6 de julio siguiente. Sólo dos días después, el ministro del Aire, teniente general Eduardo González Gallarza, tuvo su primera toma de contacto con la Do-25 P1 de la que salió bastante complacido aunque no le pasaron desapercibidas la incomodidad de los pedales del mando de dirección -que ya había sido aludida por Ernesto Nienhuisen- y la curiosa ubicación de los dos depósitos de combustible bajo el ala. Aquél 8 de julio estuvieron presentes en Getafe, además del ministro, el general Francisco Fernández Longoria, jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire; los coroneles Rodríguez Carmona, Romero Girón y Carlos Martínez Vara del Rey y Córdoba-Benavente; y José Ortiz-Echagüe y Francisco Díaz Iboleón, director gerente de CASA, en representación de esta última.

Siendo como era uno de los requerimientos críticos de la Do-25 la posibilidad de volar a bajas velocidades, la estabilidad y el mando en esas condiciones, así como el comportamiento a la hora de entrar en pérdida, se erigieron como una de las principales preocupaciones de OTEDO. Parte de los primeros ensayos tuvieron como fin definir las posiciones de flaps más adecuadas. Dos fueron los puntos conflictivos en aquellos días, el mencionado exceso de mando en alabeo y la necesidad de ajustar el trimado, cuestiones ambas que se resolvieron respectivamente dejando como alerones sólo ambas secciones externas del conjunto flaps/alerones y aumentando ligeramente el mando de altura.

Una vez modificado este último, a partir de mediados de septiembre, los ensayos de la Do-25 P1 se aceleraron de manera notable. A fecha 10 de noviembre de 1954 ya se habían realizado un total de 59 vue-



Visita del Ministro del Aire a Getafe para examinar la Do-25 P1 el 8 de julio de 1954. De izquierda a derecha: coroneles Romero Girón y Rodríguez Carmona, teniente general González Gallarza, ministro del Aire y José Ortiz-Echagüe. Detrás: Claudius Dornier y el general Fernández Longoria.

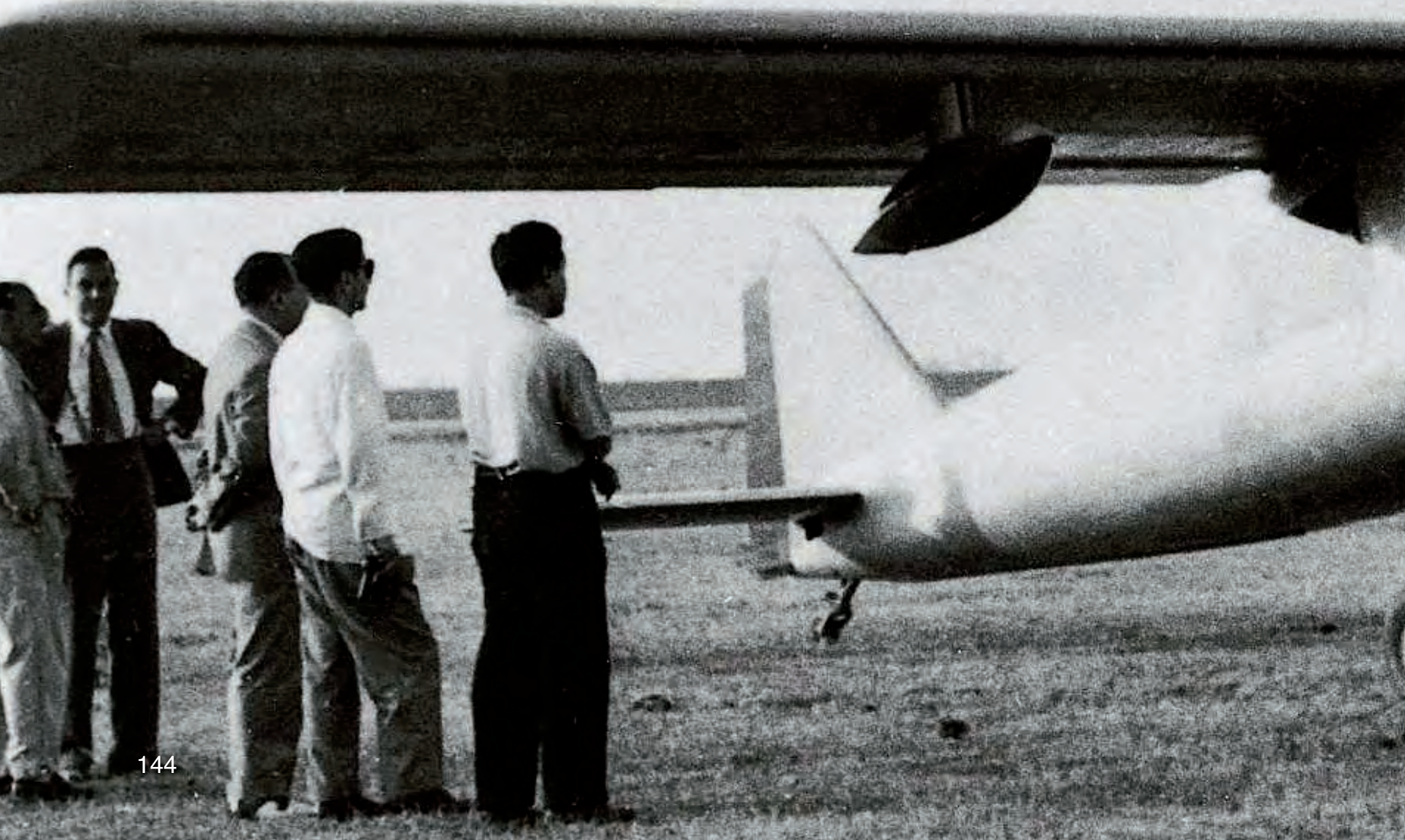
los que habían sumado 44 horas y 33 minutos de permanencia en el aire. El 17 de noviembre siguiente tuvo lugar en Getafe la presentación oficial de la Do-25 P1 a los altos cargos del Ministerio del Aire. En tan significativa fecha se realizaron dos vuelos que en el registro del prototipo fueron los números 71 y 72 y supusieron en total media hora de permanencia en el aire. Estuvieron presentes el general jefe del Estado Mayor del Aire, general Fernández

Longoria; el general subsecretario, José Lacalle Larraga; el general jefe de la Región Aérea Central, general Apolinar Sáenz de Buruaga y Polanco; y el director general de Industria y Material, coronel Carmelo de las Morenas Alcalá. Destacable y significativa fue también la presencia del general segundo jefe de la Misión Norteamericana en España, teniendo en cuenta que unos catorce meses antes se habían suscrito entre Estados Unidos y

España los acuerdos de Ayuda Económica y Ayuda para la Defensa Mutua.

La visita de los dignatarios del Ministerio del Aire vino a coincidir cronológicamente con los preparativos para la entrega de la Do-25 P1 al INTA, con el fin de que llevara a cabo su homologación. El 12 de noviembre, a partir del vuelo n° 60, el INTA comenzó en Getafe los que vinieron a llamarse vuelos de aceptación. De acuerdo con un certificado de fecha 28 de mayo de 1956 extendido por Juan Martínez de Pisón, director del Departamento de Equipo y Armamento del Instituto, esos vuelos de aceptación fueron los n°s. 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 73, 74, 75, 76, 77, 78 y 81 de la Do-25 P1, en los que se acumularon 8 horas y 58 minutos de tiempo de vuelo. Tras una reunión entre representantes de OTEDO y del INTA que tuvo lugar el 22 de noviembre, el Instituto aceptó la avioneta prototipo para su homologación. OTEDO había realizado el vuelo n° 59, último de su evaluación, el 10 de noviembre de 1954. En esos 59 vuelos OTEDO había realizado 45 horas y 3 minutos. El seguro que había suscrito para su fase propia de ensayos cubría 50 horas de vuelo, de manera que las 4 horas y 57 minutos que le quedaban fueron "invertidas" en los ensayos del segundo prototipo, el Do-25 P2, que estaba a punto de volar y del que enseguida se hablará.

La homologación del INTA dio comienzo en Torrejón de Ardoz el 26 de noviem-



bre y se extendió hasta el 23 de marzo de 1955, período de tiempo en el que se sumaron 64 horas y 24 minutos de vuelo. El motor Tigre G.IVB de la Do-25 P1 - identificado con el número de serie 6350- fue desmontado con posterioridad y sometido a pruebas en el banco del INTA, donde se encontró que daba 140 CV a 2.300 rpm y 119 CV a 1.900 rpm. Nótese que el Tigre G.IVB tenía unas potencias en catálogo de 150 CV en despegue a 2.300 rpm y una máxima de crucero de 120 CV a 2.140 rpm, con un peso en seco sin accesorios de 147 kg.

La Do-25 P1 pasó una revisión prescrita en las instrucciones dictadas por OTEDO el 1 de marzo de 1955 a finales de este mismo año. El proceso fue gestionado por el Ministerio del Aire con el Expediente 35/56. La avioneta llegó a la factoría de CASA de Getafe el 31 de octubre y fue devuelta el 28 de diciembre al Grupo de Experimentación en Vuelo de Torrejón de Ardoz, en el que entonces estaba asignada. La Do-25 P1 fue desmontada y revisada hasta el más mínimo detalle y el 4 de enero de 1956 se remitió al Ministerio del Aire la lista de las tareas realizadas. La factura presentada por CASA fue del 20 de abril de 1956 con la referencia 45337-G e importó 61.793,88 pesetas.

De acuerdo con la cláusula nº 13 del contrato firmado entre el Ministerio del Aire y OTEDO en abril de 1953, los gastos de homologación de la Do-25 por parte



El ministro del Aire teniente general González Gallarza, en la cabina de la Do-25 P1, y el coronel Rodríguez Carmona recibiendo las explicaciones de Claudius Dornier durante la visita del 8 de julio de 1954.

del INTA correrían a cargo de ese Ministerio. De todo el proceso de homologación OTEDO había devengado gastos por ese concepto durante la fase de vuelos de aceptación, por lo que el 3 de marzo de 1956 la Dirección General de Industria y Material del Ministerio del Aire emitió la Propuesta de Adquisición 156-14-3 por valor de 19.800 pesetas, que resultaban de aplicar a las 8 horas y 59 minutos voladas entonces el coste de OTEDO (2.690 pesetas, a razón de 300

pesetas/hora), más los seguros de accidente y riesgo de responsabilidad (15.469,60 pesetas) y los gastos de contratación, impuestos y tributos aplicables (1.640,40 pesetas). La propuesta dio lugar al Expediente nº 74, visado por la Intervención el 27 de marzo y aprobado por el Director General de Industria y Material el 2 de abril, siendo abonado a OTEDO en junio de 1956.

La Do-25 P1 pasó al Escuadrón Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire



La Do-25 P1 rodando el motor en la antesala de su primer vuelo.

el 20 de junio de 1956. Cabe pensar que tan sólo se trató de dotar de más medios a ese Escuadrón formado cuatro años antes porque, tal y como se verá más adelante, en esa fecha el Ejército del Aire ya había indicado por escrito que no tenía interés en la Do-27 y resulta evidente que en esa negativa estaba incluida la Do-25. El 30 de septiembre de 1956 la Do-25 P1 con el registro 96-7 pintado sobre el fuselaje y la designación XL-9-1 escrita en su deriva comparecía en un festival aéreo celebrado en Barcelona.

Con posterioridad la Do-25 P1 fue enviada a la factoría de Getafe para que le fuera instalada una cámara fotográfica vertical, volviendo a reintegrarse al Escuadrón Cartográfico. En enero de 1958 se decidió montar en ella un dispositivo para el remolque de veleros. La modificación fue lanzada por la Dirección General de Industria y Material y se le asignó el Expediente 8.029. El trabajo quedó concluido y certificado por el INTA con las firmas de Daniel Oliver Osuna y Rafael Calvo Rodés el 10 de marzo de 1958 y la factura importó 6.998,71 pesetas. El 22 de abril de 1958 estaba de vuelta en Cuatro Vientos para causar "baja por inútil" el 29 de diciembre de 1959, sin que se haya podido conocer cuál fue la causa. Ya retirada de vuelo la Do-25 P1 fue enviada al INTA para ser empleada como banco de pruebas, causando baja definitiva en el Ejército del Aire el 9 de noviembre de 1962.

LA DO-25 P2

En 1954 el Ministerio del Aire contrató a OTEDO la construcción de un segundo prototipo de su avioneta que inmediatamente pasó a ser llamado Do-25 P2 -XL-9-2 en la designación del Ejército del Aire-. El Ministerio del Aire asignó una matrícula civil a este segundo prototipo, en concreto la EC-AKY, por razones que no



Presentación de la Do-25 P1 en Getafe a los altos cargos del Ministerio del Aire y al general segundo jefe de la Misión Norteamericana en España el 17 de noviembre de 1954. Claudius Dornier y José Ortiz-Echagüe (de espaldas a la cámara) ejercieron de anfitriones.



La Do-25 P1 sobrevolando las instalaciones de la factoría de Getafe de CASA durante la presentación del 17 de noviembre de 1954.



La Do-25 P2C con su matrícula civil EC-AKY.

hemos podido desvelar. Desde luego no participó de manera significativa en la homologación del modelo Do-25 por parte del INTA y su papel en principio fue la evaluación de conceptos destinados a la mejora de sus actuaciones.

Su construcción se llevó a cabo según el mismo esquema del primer prototipo, es decir, los principales conjuntos en Cádiz y el montaje final en Sevilla. Su primer vuelo tuvo lugar en Tablada el 2 de diciembre de 1954. La Do-25 P2 en sus primeros tiempos no difería gran cosa de la Do-25 P1, e incluso conservó los depósitos externos de combustible durante una buena temporada como lo demuestra una de las fotografías que acompañan a este artículo.

Tras unos primeros vuelos en Tablada pasó a Madrid y mientras la Do-25 P1 cubría el programa de homologación en Torrejón de Ardoz, la Do-25 P2 era ensayada en Getafe, dedicándose una especial atención a la hélice. En un momento dado la hélice ENHASA P.8 fue sustituida por la Hartzell Propeller 211 de 98 pulgadas de diámetro (2,49 m), con la que se voló empleando dos pasos diferentes, 14°54' y 13°34', en ambos casos más pequeños que el paso de la P.8, que era de 17°.

La primera fase de ensayos de la Do-25 P2 estuvo a cargo de OTEDO, se supone que con la supervisión de personal de la Dirección General de Industria y Material del Ministerio del Aire y, probablemente, con la presencia esporádica de algún representante del INTA. Esa fase se extendió hasta el 8 de febrero de 1955 y la constituyeron un total de 17 vuelos.

Una vez finalizada la primera fase de ensayos de la Do-25 P2 en febrero de 1955, cuando ya era patente que las estipulaciones del pliego de condiciones técnicas del concurso de la avioneta de enla-

ce nunca podrían ser cumplidas en su totalidad con el motor Tigre, OTEDO tomó la decisión de adquirir un motor Continental O-470-J para remotorizar la Do-25 P2 previa autorización del Ministerio del Aire. El O-470-J suponía un salto de potencia muy importante. Era un motor de seis cilindros opuestos horizontalmente y refrigerado por aire, de 225 HP (228 CV) de potencia a 2.550 rpm, con un peso en seco de 173 kg, al que se acopló una hélice bipala Hartzell Propeller. Es habitual leer que ese proceso se realizó en la factoría de Tablada, pero la realidad es que no fue así, como se infiere inequívocamente del acta de la primera reunión de 1956 del Consejo de Administración de CASA de 23 de enero donde, al enunciarse los hitos alcanzados por la Sociedad en 1955, se alude a "la transformación de la segunda [Do-25] para motor Continental efectuada en Getafe". La Do-25 P2 equipada con el motor Continental fue denominada Do-25 P2C y pudo efectuar su primer vuelo entre final de marzo y junio de 1955 en Getafe, no habiendo sido posible constatar la fecha exacta en ningún documento, tan sólo en datos leídos en otras publicaciones que difieren entre sí y no citan su procedencia. Sí se co-

noce que la presentación al INTA de la Do-25 P2C tuvo lugar en Getafe el 30 de junio de 1955 con la asistencia de Claude y Claudius Dornier. En las semanas que siguieron OTEDO se aplicó en la mejora de la Do-25 P2C. El peso máximo pudo aumentar sensiblemente con el plus de potencia que aportaba el motor O-470-J.

DE LA DO-25 P2C A LA DO-27

Cuando a mediados de 1955 las circunstancias le brindaron a Claude Dornier la posibilidad de reanudar sus actividades aeronáuticas en Alemania su

pretensión fue dar una respuesta rápida. Los dos prototipos Do-25 españoles eran una apuesta prometedora de cara al mercado de aviones ligeros de aquella época, de manera que la refundada Dornier Werke G.m.b.H. decidió aprovecharlos para volver al ruedo de la producción de aviones sin olvidar desde luego el concurso del Ministerio del Aire.

Como ya se ha puesto de manifiesto desde el principio, la Do-25 no tenía en el ENMASA Tigre el motor adecuado. La apuesta por el Continental O-470-J había sido un paso decisivo, pero en el mercado de los motores aeronáuticos de

pistón de baja potencia había otra opción que resultaba sensiblemente más satisfactoria: se trataba del motor Lycoming GO-480-B1A6. Y así nació la Do-27 que, a efectos prácticos, fue la versión de la Do-25 construida en serie en Alemania, evolucionándola sobre la base de emplear en ella el mencionado Lycoming GO-480-B1A6 equipado con una hélice bipala Hartzell Propeller de 2,49 m de diámetro. Ese motor era, como el Continental, un seis cilindros opuestos horizontalmente refrigerado por aire, pero daba una potencia al despegue de 270 HP (274 CV) a 3.400 rpm



De izquierda a derecha, Gross, Ernesto Nienhuisen, Claude Dornier y Kübler en la línea de vuelo de Getafe junto a la Do-25 P2C el 30 de junio de 1955. Al fondo dos C-201.



Presentación de la Do-25 P2C al INTA en Getafe el 30 de junio de 1955. De izquierda a derecha: Deyhle (apoyado en la avioneta) Ernesto Nienhuisen, Claudius Dornier, Francisco Díaz Iboleón (de espaldas), Núñez y Gross (de espaldas).

con sólo un 1,85% de cilindrada más que éste y un peso en seco de 196 kg. Otra modificación decisiva entre diversas mejoras fue la del ala para ubicar un par de depósitos de combustible con una capacidad combinada de unos 220 litros, que hicieron desaparecer los dos depósitos externos de la Do-25.

El anuario Jane's de 1956-57 mencionaba el 27 de junio de 1955 como fecha del primer vuelo de la Do-27 equipada con el motor GO-480-B1A6. Es evidente que tal aseveración era absolutamente errónea. En el referido Jane's los motores Continental y Lycoming aparecían como sendas opciones para la Do-27 y se daban sus actuaciones y pesos con ambas plantas propulsoras. Llegado este punto conviene decir que las designaciones Do-25 y Do-27 han sido una cuestión semántica conflictiva que a veces ha inducido a dudas y errores. De hecho se da incluso la circunstancia de que en la correspondencia y documentación que circuló entre OTEDO y el Ministerio del Aire se hablaba unas veces de la Do-25 P2C y otras de la Do-27 para referirse obviamente a la misma avioneta.

Dornier-Werke G.m.b.H. contaba con la ventaja de estar en condiciones de presentar a los posibles clientes de la Do-27 un demostrador en vuelo, pero para ello precisaba que el Ministerio del Aire accediera a prestarle una Do-25. Con ese propósito solicitó a ese Ministerio a principios del verano de 1955 su autorización para llevar la Do-25 P2C a Alemania. Concedida tal, la primera demostración oficial de la Do-25 P2C en su nuevo papel se realizó el 26 de agosto de 1955 en Oberpfaffenhofen. El 24 de octubre siguiente tuvo lugar otra demostración ante representantes del Ejército alemán en Bonn-Hangelar,

quienes quedaron tan gratamente impresionados que a partir de entonces esa institución inició los trámites para comprar aviones Do-27, proceso que culminó meses después con la firma de un importante contrato fechado en febrero de 1956 por el que adquirió nada menos que 469 avionetas Do-27, contrato que más adelante fue objeto de revisión para dejar la compra en la tampoco despreciable cifra de 428 unidades. El primer prototipo Do-27 construido en Alemania realizó su vuelo inaugural en Oberpfaffenhofen el 17 de octubre de 1956 equipado con el motor Lycoming. La intensa campaña de ventas de la Do-27 se extendió también a Francia y Suiza.

En el mes de noviembre de 1955 Claudius Dornier se dirigió al Ministerio del Aire pidiendo permiso para realizar una demostración de la Do-27 ante el asesor aeronáutico del Ministerio de Defensa de los Estados Unidos, Sr. Vidal; aprovechando la oportunidad además para exhibir la Do-25. La respuesta de la Dirección General de Industria y Material fue positiva, si bien sugirió la posibilidad de que esa demostración se aprovechara para que estuvieran presentes personalidades españolas, e incluso que fuera presentada como una demostración para esas personalidades, en vez de dar todo el protagonismo al asesor estadounidense.

Un oficio de la Secretaría General del Ministerio del Aire fechado el 28 de noviembre, transmitía al Director General de Industria y Material la autorización del Ministro para que *"por el piloto de la empresa Oficinas Técnicas Dornier se haga en la Base Aérea de Getafe una exhibición en vuelo de los aviones Do-25 y Do-27 proyectados por la misma"*. La fecha debería estar, dentro de lo posible, entre el 28 de noviembre y el 3 de diciembre.

Como era de esperar, dada la premura de esas fechas, la citada demostración se celebró algo más tarde, el 7 de diciembre de 1955, y tuvo lugar en Cuatro Vientos en lugar de en Getafe. Al final el evento se elevó hasta la categoría de acontecimiento porque estuvo presidido en persona por el ministro del Aire, teniente general Eduardo González Gallarza. De acuerdo con la reseña publicada en las páginas de la Revista de Aeronáutica nº 181 de diciembre de 1955: *"[...] el 7 de diciembre se celebraron en el Aeródromo del Real Aero Club de España las pruebas del avión Do-25 [...] El avión exhibido en esta ocasión va provisto de un motor Continental de 225 CV, y magníficamente pilotado demostró unas cualidades extraordinarias que le permiten despegar con un recorrido de unos 80 m y tomar tierra en tan sólo 40; su ángulo de subida es de, aproximadamente, 60°, lo que le permite salvar un obstáculo de 15 m, al final de su carrera, en unos 8 m más de rodaje. Estimamos su velocidad mínima por las pasadas dadas sobre el campo en unos 45 km/h [...] El Ministro del Aire, que también asistió a estas pruebas junto con altos jefes de nuestro Ejército, realizó un vuelo a bordo del avión"*.

La crónica de Revista de Aeronáutica aludía a la presencia de la Do-25 en aquel miércoles de diciembre de 1955. Y en efecto era así, pues se refería a la Do-25 P2C -citada en todo momento por Dornier como Do-27-, pero además allí había concurrido también la Do-25 P1 tal y como había pedido la firma alemana. Ello se ratifica en la carta dirigida por Claudius Dornier al teniente general González Gallarza el 5 de enero de 1956 en la que entre otros pormenores le expresaba el reconocimiento de OTEDO: *"Tenemos el honor de dirigirnos a V. E. para reiterarle nuestro agradecimiento por su"*



La C-127 L.9-1 del Escuadrón de Experimentación en Vuelo de Torrejón de Ardoz.

presencia en la demostración de nuestros aviones Do-25 y Do-27, celebrada en el campo del Real Aero Club de España. Asimismo damos las gracias a V. E. por la atención que nos ha dispensado al autorizarnos para trasladar nuevamente a Alemania el avión Do-27". Este acontecimiento ratifica que la Do-25 P2C continuaba con el motor Continental.

El 13 de junio de 1956 OTEDO se dirigió al secretario general del Ministerio del Aire, coronel Antonio Rodríguez Carmona, solicitando la prórroga de la licencia de utilización de la Do-25 P2C por parte de Dornier-Werke G.m.b.H. hasta el 31 de octubre siguiente, prórroga autorizada por el Ministro del Aire tres días más tarde. El 8 de noviembre de 1956 la Do-25 P2C volvía a España y aterrizaba en Torrejón de Ardoz para ser entregada al INTA. El ligero retraso que se registró fue debido a las condiciones meteorológicas adversas que habían obligado al cierre de algunos de los aeropuertos en donde la avioneta debía haber hecho escala. La Do-25 P2C quedó adscrita al Grupo de Experimentación en vuelo.

A mediados de 1960 el Ministerio del Aire decidió instalar en la Do-25 P2C el sistema de ruedas y frenos de la C-127, para lo que se estableció el Expediente 253/60 presupuestado por CASA el 22 de julio de 1960 y contratado por un valor de 41.049,99 pesetas el 29 de agosto siguiente. La modificación de la Do-25 P2C se realizó en Tablada y la Zona Territorial de Industria nº 2 aceptó la avioneta el 23 de abril de 1961. CASA facturó el trabajo seis días después en 40.516,34 pesetas tras descontar del importe inicial el 1,30% de exención por pagos al Estado.

La Do-25 P2C fue enviada a la Maestranza Aérea de Albacete en marzo de 1965 y a partir del 26 de abril siguiente

se inició un IRAN en ella. El 4 de octubre de 1965 causó baja definitiva en el Ejército del Aire por orden de la Dirección General de Industria y Material.

UN CONCURSO QUE NUNCA SE RESOLVIÓ

En el documento 9910 (6) nº 131-3198 de la Dirección General de Industria y Material del 27 de octubre de 1956, consta la entrada en ella el 1 de junio de 1955 de un presupuesto de CASA para la construcción de 50 unidades de la Do-25 "[...] atendiendo a la solicitud que al efecto le había hecho la firma OTEDO". También se menciona que "[...] con posterioridad al envío de este presupuesto OTEDO no se ha manifestado en ningún sentido sobre las condiciones económicas que en el mismo se reflejaban razón por la cual esta Dirección ha permanecido en espera interpretando el silencio de OTEDO y CASA como una paralización o no conveniencia de dichas negociaciones".

El Consejo de Administración de CASA había debatido ya la posibilidad de construir la Do-25 en España en sus sesiones del 25 de octubre y 25 de noviembre de 1954, y 24 de enero de 1955. En todos los casos se había aplazado una decisión al respecto porque el concurso del avión de enlace estaba pendiente de resolución. En la última de estas sesiones el acta correspondiente recogía la necesidad de buscar contratos que permitieran mantener la actividad en la factoría de Cádiz.

Posiblemente en aquella solicitud citada en el documento 9910 (6) nº 131-3198 se concitaron el optimismo de Claude Dornier por la vuelta de su empresa a la actividad en Alemania, una cierta ansiedad por comenzar la producción aeronáutica enseguida y el interés de "esti-

mular" la adopción de una resolución a su favor en el concurso del Ministerio del Aire. A la vista de lo recogido en el acta de enero de 1955, no se puede ni mucho menos descartar el interés de CASA por conseguir el trabajo. El por qué del ulterior silencio de OTEDO y CASA no se ha podido aclarar, pero lo cierto es que en el otoño de 1955, Dornier Werke G.m.b.H. volvería a incidir en su propuesta. A tal fin Claudius Dornier se entrevistó con José Ortiz-Echagüe, en noviembre de 1955 y el 1 de diciembre, confirmando los términos de la entrevista, dirigió a CASA una carta solicitando oferta, ahora para la construcción de 30 aviones Do-27.

En el informe de Ortiz-Echagüe al Consejo de Administración de CASA durante su sesión del 19 de diciembre de 1955, se ponía de manifiesto que "[...] ese avión Do-27 es análogo al Do-25 que fue construido en nuestras factorías de Sevilla y Cádiz, equipado con otro motor y habiendo introducido además algunas modificaciones". La oferta debería tomar en consideración dos opciones, una según la cual Dornier suministraría todos los equipos y sistemas, desde el motor hasta el tren de aterrizaje, de manera que CASA construiría las estructuras y les integraría todo ello en España, lugar donde Dornier recepcionaría las avionetas; la otra consistiría en que CASA construyera las estructuras que Dornier aceptaría y enviaría a Alemania para allí efectuar la integración. Ortiz-Echagüe expuso ante el Consejo su opinión: "Aunque nos agradaría más la primera solución, creemos que en caso de llevarse a cabo, este asunto, se decidirán por la segunda solución".

Todo ello fue puesto puntualmente en conocimiento del Ministerio del Aire, como era preceptivo, y el 23 de diciembre el co-





La C-127 número 1 en proceso de montaje. Nótese los registros de defectos eléctricos y defectos mecánicos en primer plano, donde en ambos se había escrito "avión Do-27 n° 1".

ronel Antonio Rodríguez Carmona, secretario general del Ministerio del Aire, enviaba una carta con referencia 3722 a OTEDO indicando la conformidad del Ministro en cuanto a la fabricación de las Do-27 en España. En su respuesta OTEDO, tras expresar su agradecimiento, indicaba que estaba a la espera de la oferta por parte de CASA y aprovechaba la oportunidad para deslizar que "[...] consideramos también conveniente conocer la resolución que ha de adoptar el Ministerio del Aire sobre si estima de interés el contratar una serie de este tipo de aviones para la Aviación española, en cuyo caso las condiciones económicas de fabricación podrían resultar más favorables para cada unidad".

Transcurridos varios meses de "silencio administrativo", el 28 de septiembre de

Cuadro 1

Resumen de los 18 primeros vuelos de la Do-25 P1

VUELO	FECHA	LUGAR	PILOTO	HORA DE DESPEGUE	HORA DE ATERRIZAJE	DURACIÓN (MINUTOS)	COMENTARIOS
1	25 de junio de 1954	Tablada	Ernesto Nienhuisen	07:26	07:30	4	Vuelo preliminar de evaluación del comportamiento. Impresión general satisfactoria
2	25 de junio de 1954	Tablada	Ernesto Nienhuisen	09:36	09:50	14	La amortiguación del tren de aterrizaje debe mejorarse, pues resulta blando. El mando en alabeo es potente en exceso
3	25 de junio de 1954	Tablada	Ernesto Nienhuisen	19:09	19:25	16	Palanca de mando con recorrido demasiado largo. Mando de dirección poco efectivo: se recomienda sincronizarlo con la rueda de cola
4	26 de junio de 1954	Tablada	Ernesto Nienhuisen	08:54	09:16	22	Se comprueba que la avioneta es estable según los tres ejes en el rango de vuelo explorado. Es necesario mejorar el trimado. El mando de alabeo continúa igual
5	26 de junio de 1954	Tablada	Ernesto Nienhuisen	11:14	11:27	13	Los pedales del mando de dirección son muy incómodos. Se sugiere aumentar la superficie del mando de dirección. El respaldo del asiento del piloto es demasiado bajo
6	6 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen	20:25	20:46	21	Persiste el problema de excesivo mando de alabeo. Los frenos de las ruedas resultan poco eficaces
7	7 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen	20:02	20:25	23	Preparación de la visita del Ministro del Aire que iba a tener lugar al día siguiente. Evaluación de los mandos de vuelo, satisfactoria excepto en el caso del mando de alabeo
8	8 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen	09:53	10:03	10	Presentación al ministro del Aire, teniente general Eduardo González Gallarza
9	9 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen, acompañante Dr. Pleines	09:25	10:02	37	Comprobación general de la estabilidad y mando en vuelo a baja velocidad con el especialista de ensayos en vuelo Dr. Pleines a bordo. Se había reconfigurado previamente el mando de alabeo, dejando exclusivamente como alerón la sección exterior del conjunto flaps/alerones. Los resultados fueron alentadores, pero aún deberían hacerse ajustes para optimar la fuerza en ese mando
10	10 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen, acompañante Dr. Pleines	07:16	08:20	64	Ensayos de estabilidad y pérdidas. Verificación del comportamiento con flaps posicionados a 28°, 39° y 50°
11	10 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen, acompañante Dr. Pleines	10:40	11:20	40	Ensayos de estabilidad
12	28 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen, acompañante Martínez (ENMASA)	07:05	08:08	63	Ensayos de estabilidad para comprobar la eficacia de las recomendaciones del Dr. Pleines. No se apreciaron variaciones en las fuerzas en la palanca de mando. Verificación preliminar de las actuaciones del motor Tigre G.IVB
13	30 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen, acompañante Manuel Ruiz Constantino (ENMASA)	07:27	08:12	45	Verificación del comportamiento de la aeronave en vuelo a baja velocidad con máxima potencia y diversas posiciones de flaps. También se hicieron algunos ensayos de estabilidad
14	31 de julio de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen, acompañante Martínez (ENMASA)	07:32	08:48	76	Vuelo específico para medir las actuaciones del motor Tigre G.IVB contrastando con las gráficas y datos proporcionados por ENMASA. Se encontraron algunas no conformidades entre lo registrado y los datos de ENMASA. La válvula limitadora de presión del sistema de lubricación no funcionó adecuadamente, registrándose sobrecalentamientos y enfriamientos excesivos del aceite. La gasolina alcanzó una temperatura de 42°C por el calor reinant y la acción solar
15	25 de agosto de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen	13:53	14:17	24	Evaluación tras el paso de la avioneta por el taller. Ensayos de rodadura por la pista. Inspección y evaluación general de los mandos
16	26 de agosto de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen, acompañante Gross (OTEDO)	08:29	11:14	165	El vuelo de mayor duración de los realizados hasta entonces. Se hicieron mediciones para conformar la base de datos para el cálculo de las actuaciones que se incluirían en los manuales de la avioneta. Se decidió alargar el mando de altura en 70 mm y se ratificó la configuración con un solo alerón evaluada desde el vuelo n° 9. La avioneta volvió al taller para recibir aquella y otras modificaciones
17	14 de sept. de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen	07:45	08:10	25	ENMASA había cambiado los controles del motor. Se confirmaron los positivos resultados obtenidos con la nueva configuración del mando de alabeo y también la eficacia del aumento del tamaño del mando de altura, aunque ello fue a costa de aumentar la fuerza en la palanca, por lo que habría que mejorar este punto. Después de 15 minutos de vuelo el motor comenzó a fallar y no fue posible mantener potencia máxima
18	16 de sep. de 1954	Getafe	Ernesto Nienhuisen	08:24	10:40	136	Vuelo para la evaluación del techo de la avioneta. Al llegar a 4.600 m (09:44) la toma de mediciones se volvió muy difícil. A las 09:56 (4.825 m) se consideró alcanzado el techo
Tiempo total de vuelo						798 minutos = 13 horas y 18 minutos	

Resumen de los 17 primeros vuelos de la Do-25 P2

VUELOS	COMENTARIOS
1 y 2	2 de diciembre de 1954. Primeros vuelos en Tablada
3	Comprobaciones de la instrumentación, mediciones de la velocidad mínima
4	Pruebas de comportamiento del motor
5	Mediciones de fuerza en la palanca de mando sin ajuste previo de las superficies de mando
6	Mediciones de la velocidad mínima y la velocidad de crucero (hélice ENHASA P.8)
7	Evaluación del estabilizador horizontal en diversas condiciones de vuelo
8	Evaluación llevada a cabo por el comandante Aresti
9 y 10	Mediciones de fuerza en la palanca de mando
11	Mediciones de la velocidad horizontal máxima y la velocidad de crucero (hélice ENHASA P.8). Calibraciones de instrumentos
12	Evaluación del mando de alabeo
13	Mediciones de actuaciones con la hélice Hartzell Propeller 211 y paso de 14°54', velocidad horizontal máxima, velocidad de crucero y velocidad mínima
14	Toma de fotografías en vuelo
15	Mediciones de actuaciones con la hélice Hartzell Propeller 211 y paso de 13°34', velocidad horizontal máxima, velocidad de crucero y velocidad mínima
16 y 17	8 de febrero de 1955. Dos vuelos para proseguir la evaluación de la hélice Hartzell Propeller 211 con paso de 13°34'



Tres personajes decisivos en esta historia, empezando por la izquierda: Claudius Dornier, José Ortiz-Echagüe y el teniente general González Gallarza. Fotografía tomada el 7 de diciembre de 1955 en Cuatro Vientos durante la exhibición de la Do-25 P1 y la Do-25 P2C.

Actuaciones medidas en la Do-25 P2 con motor ENMASA Tigre G.IVB

	hélice ENHASA P.8 paso 17°			hélice Hartzell Propeller 211 paso 14°54'			hélice Hartzell Propeller 211 paso 13°34'		
	velocidad horizontal máxima	velocidad de crucero	velocidad mínima	velocidad horizontal máxima	velocidad de crucero	velocidad mínima	velocidad horizontal máxima	velocidad de crucero	velocidad mínima
km/h	199,8-200,5	181,5-185	49,5	190	181,5	52,7	171	160,7	73
peso (kg)	1.025	1.025	1.025	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050	1.050
rpm	2.300	2.150	1.900	2.300	2.150	1.900	2.300	2.150	1.900

1956 OTEDO dirigió una carta al coronel Rodríguez Carmona solicitando información acerca de la resolución del concurso del avión de enlace y deslizando de nuevo la existencia del contrato pendiente sobre la construcción de las 30 avionetas: “[...] conforme conoce V.E. nuestra central de Munich ha recibido un encargo del Gobierno Federal alemán para fabricar más de 400 aviones del tipo Do-27 que han de empezar a entregarse durante el próximo mes de octubre y completar las entregas en plazos para los que la Dirección de nuestra Central de Munich,

atendiendo a las cordiales relaciones que desde hace más de treinta años mantiene con empresas aeronáuticas españolas, desearía contar con la colaboración de Construcciones Aeronáuticas, S.A. para que con el permiso del Ministerio del Aire español nos suministrase treinta células de las que hemos de entregar al Gobierno alemán”. No faltaban los argumentos del abaratamiento de la producción si el Ministerio del Aire adquiría la Do-27 dado el deseo de CASA de participar en su producción “[...] puesto que con ello conseguiría, además, que sus factorías tuvieran trabajo durante un plazo de años en plena producción”.

La insistencia de OTEDO llegó hasta el ministro, teniente general González Gallarza, quien a través del Secretario General del Ministerio requirió por escrito el 9 de octubre de 1956 al Director General de Industria y Material para que le informara acerca de:

1. La resolución sobre el concurso del avión de enlace.

2. La adaptación del motor Continental a ambos ofertantes y la fórmula administrativa seguida para ese proceso.

3. El número de aviones a construir por parte de CASA para que la fabricación de la Do-27 fuera factible económicamente en relación con el importe del utillaje necesario.

La respuesta al Ministro está precisamente escrita en el documento 9910 (6) nº 131-3198 del 27 de octubre de



Primer plano de una C-127 en la cadena de montaje.

Comparación de características de las DO-25 y la C-127

	Do-25 P1 y Do-25 P2	Do-25 P2C	C-127
envergadura	12,0 m	12,0 m	12,0 m
longitud	9,4 m	9,55 m	9,6 m
altura	3,38 m	3,5 m	3,5 m
motor	ENMASA Tigre G.IVB	Continental O-470-J	Lycoming GO-480-B1A6
hélice	ENHASA P.8 bipala	Hartzell Propeller 211 y XC-62 AE-1/8883 bipalas metálicas	Hartzell Propeller HC-82x20-1B bipala metálica de velocidad constante
potencia máxima	150 CV	225 HP (228 CV)	270 HP (274 CV)
peso vacío	-	860 kg	985 kg (versión civil 4 plazas)
peso máximo	1.040-1.055 kg	1.350 kg	1.600 kg

1956 que se ha citado un poco más arriba y que, dentro de su brevedad, tenía la virtud de exponer de manera diáfana la situación:

1. En su momento el INTA había emitido un informe desconocido al menos para OTEDO y AISA -hecho sorprendente, pero en toda la documentación que se ha consultado no se aprecia indicio alguno de que supieran de él-, según el cual ni la Do-25 ni la AVD-12 habían cumplido todos los requisitos del pliego de condiciones del concurso del avión de enlace. En concreto los incumplimientos se cifraban en la visibilidad, velocidad mínima y recorridos de aterrizaje y despegue. En consecuencia, y de acuerdo con la cláusula 4ª de las condiciones económico-legales del contrato, *“no había lugar a la resolución de dicho concurso”*, en otras palabras, se había declarado desierto.

2. Tanto OTEDO como AISA eran las propietarias de los motores Continental O-470-J instalados en sus Do-25 P2C y AVD-12C, mientras que las respectivas “células” eran propiedad del Ministerio del Aire. Comoquiera que ambos prototipos habían mostrado características satisfactorias, la Dirección General de Industria y Material proponía adquirir los motores y abonar a las industrias los gastos de adaptación devengados para que el Ministerio del Aire fuera propietario del total de las avionetas.

3. El jefe del Estado Mayor, general Fernández Longoria, mediante el escrito de referencia 1995 fechado el 25 de agosto de 1955, había manifestado a la Dirección General de Industria y Material

que la Do-27 no era de interés para el Ejército del Aire.

En definitiva, todo lo reseñado invita a pensar que la circulación de la información dentro del Ministerio del Aire en lo referente a las actividades y propuestas de CASA y OTEDO no se distinguió precisamente por la fluidez.

CASA TOMA LA INICIATIVA

Aprovechando la oportunidad de la carta citada más arriba, dirigida el 5 de enero de 1956 por Claudius Dornier al ministro del Aire, teniente general Eduardo González Gallarza, agradeciéndole su presencia en la exhibición aérea de las Do-25 y Do-27 en Cuatro Vientos, OTEDO le recordaba la continuidad de sus gestiones para la fabricación de las 30 Do-27 y, además, incidía en su último párrafo en la posibilidad de que esta avioneta *“pueda ser de interés para España y de esta forma pueda fabricarse una serie mayor que permita obtener una producción más económica”*.

El argumento seguía siendo interesante, por la intención de OTEDO para inclinar a su favor la decisión española, pero asimismo era cierto, más cuando CASA ya atravesaba en sus factorías del sur por una cada vez más grave falta de trabajo, reiteradamente indicada por José Ortiz-Echagüe y por el Consejo de Administración de la empresa.

El devenir de los acontecimientos durante 1956 no mejoró la situación de CASA. Muy por el contrario en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 17 de diciembre de 1956, se puso de manifiesto la escasez de trabajo existente en la empresa en el año que estaba finalizando, con temor a un creciente aumento de la crisis en 1957, no sólo por la falta de contrataciones, sino también por los problemas de abastecimiento de equipos y motores para los aviones que estaban en producción -los C-352 y los C-2.111-, que se acumulaban en las factorías de Getafe y Tablada a la espera de dichos elementos, sin poderlos cobrar ante la imposibilidad de entregarlos. El



La C-127 L9-49 del Escuadrón del Servicio Cartográfico y Fotográfico. Al fondo la AISA E9-11 (I-115) 902-20 y un CASA C-2.111.

acta de esa reunión muestra como José Ortiz-Echagüe pasó a la acción para evitar el desastre que se auguraba: *“Como quiera que parece agudizarse para el año próximo el problema de crisis de trabajo, tanto por la falta de contrataciones como por la falta de motores y equipos para trabajar sobre los aviones contratados, se pone en conocimiento del Consejo la elevación al Ministerio del Aire de un escrito en el que se solicitan determinadas contrataciones urgentes”*. Y más adelante se citaba como una de las soluciones *“[...] la construcción de aviones del tipo Do-27 cuyo prototipo, ejecutado por nuestra Sociedad, tanto éxito ha tenido en Alemania y Francia. Estas contrataciones resolverían de momento el problema de la crisis de trabajo, que va a ser realmente difícil [...]”*.

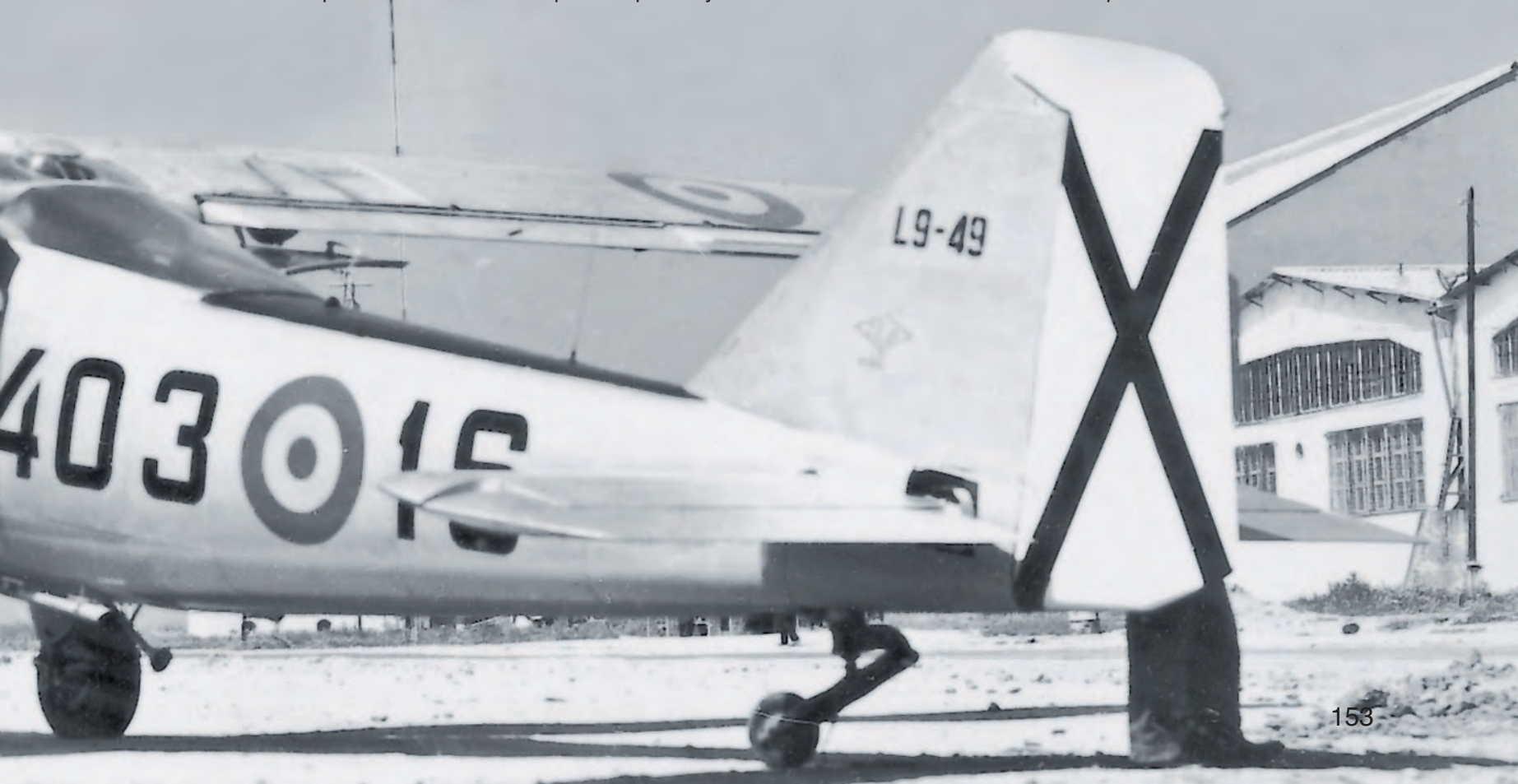
De esa manera los intereses de Dornier y CASA habían convergido pero el Ministerio del Aire no daba el paso definitivo, ni siquiera ante una nueva iniciativa de Dornier. En una carta de OTEDO de fecha 22 de enero de 1957 remitida al Secretario General del Ministerio del Aire se informaba de la puesta en marcha de los estudios para adaptar el motor ENMASA Alción de 275 CV a la Do-27 como alternativa a los Continental y Lycoming. La carta justificaba la propuesta por *“el consiguiente ahorro de divisas y la evitación de los largos y complicados trámites administrativos que deberían seguirse para lograr que el Ministerio de Comercio concediese las correspondientes licencias de importación”*. Dornier reconocía la capacidad española en fabricación de motores, pero no es menos cierto que volvía a tratar de

inclinarse la balanza a su favor con otros atractivos para la industria española.

En escrito del 28 de enero siguiente el coronel Rodríguez Carmona respondió a OTEDO expresando su impresión personal favorable respecto al motor ENMASA, aunque indicaba la necesidad de que fuera la Dirección General de Industria y Material quien recibiera la documentación al respecto, toda vez que *“es el organismo que habría de tomar las acciones pertinentes y notificar a la Superioridad”*. Tal parece que esa respuesta, que de hecho no suponía avance alguno, hizo desistir a Dornier, que tradujo su contrariedad en una carta que aparece reflejada en el acta de la sesión del Consejo de Administración de CASA celebrada el 25 de marzo de 1957: *“Se pone en conocimiento del Consejo el escrito de la casa Dornier al Ministerio del Aire, manifestando la imposibilidad en que se halla de encargarnos aviones del tipo Do-27 con destino al Ejército alemán, dado el retraso del Ministerio en decidir en cuanto a sus posibles encargos respecto a aviones de este mismo tipo”*. Por entonces ya la factoría de Friedrichshafen de Dornier Werke G.m.b.H. estaba plenamente operativa y desde luego no parece que existiera necesidad alguna de ayudarla produciendo una partida de Do-27 en España. De hecho el primer aparato Do-27 se había entregado -eso sí, con unas nueve semanas de retraso- el 19 de enero de 1957 a la Luftwaffe. Afortunadamente la sucesión de acontecimientos que se ha relatado no alteró de manera significativa la relación entre la empresa española y la alemana.

LA C-127 ENTRA EN ESCENA

La persistencia de CASA, aunque quizá se debería decir de José Ortiz-Echagüe, logró convencer al Ministerio del Aire para que adquiriera una partida de avionetas Do-27 fabricada en sus instalaciones con destino al Ejército del Aire. CASA presentó el 30 de agosto de 1957 ante la Dirección General de Industria y Material del Ministerio del Aire su presupuesto O.C-38 bis correspondiente a la fabricación y suministro de 50 unidades de la Do-27, detallando en tres sucesivos anexos especificaciones de OTEDO, motor, hélice, accesorios, instrumentos de control de vuelo y de motor y opciones, así como pormenores de cálculos de precios, condiciones de pagos, previsión de créditos, etc. Seguidamente la Sección de Industria de la Dirección General de Industria y Material elaboró la propuesta de adquisición 157-131-156 fechada el 20 de septiembre de 1957 que cubría la adquisición de las avionetas según la oferta de CASA. Todo dependía de la obtención de la licencia de Dornier Werke G.m.b.H. para producir la avioneta en España. Por el acta del Consejo de Administración de CASA correspondiente a su reunión del 23 de septiembre de 1957 sabemos que en esas fechas *“[...] se halla iniciada la tramitación para el contrato de suministro de 50 aviones Do-27; respecto a esta fabricación, hemos recibido un proyecto de contrato de la casa Dornier, al que hemos formulado algunas observaciones aun no contestadas, habiéndolo remitido entre tanto al Ministerio del Aire para su conocimiento”*.



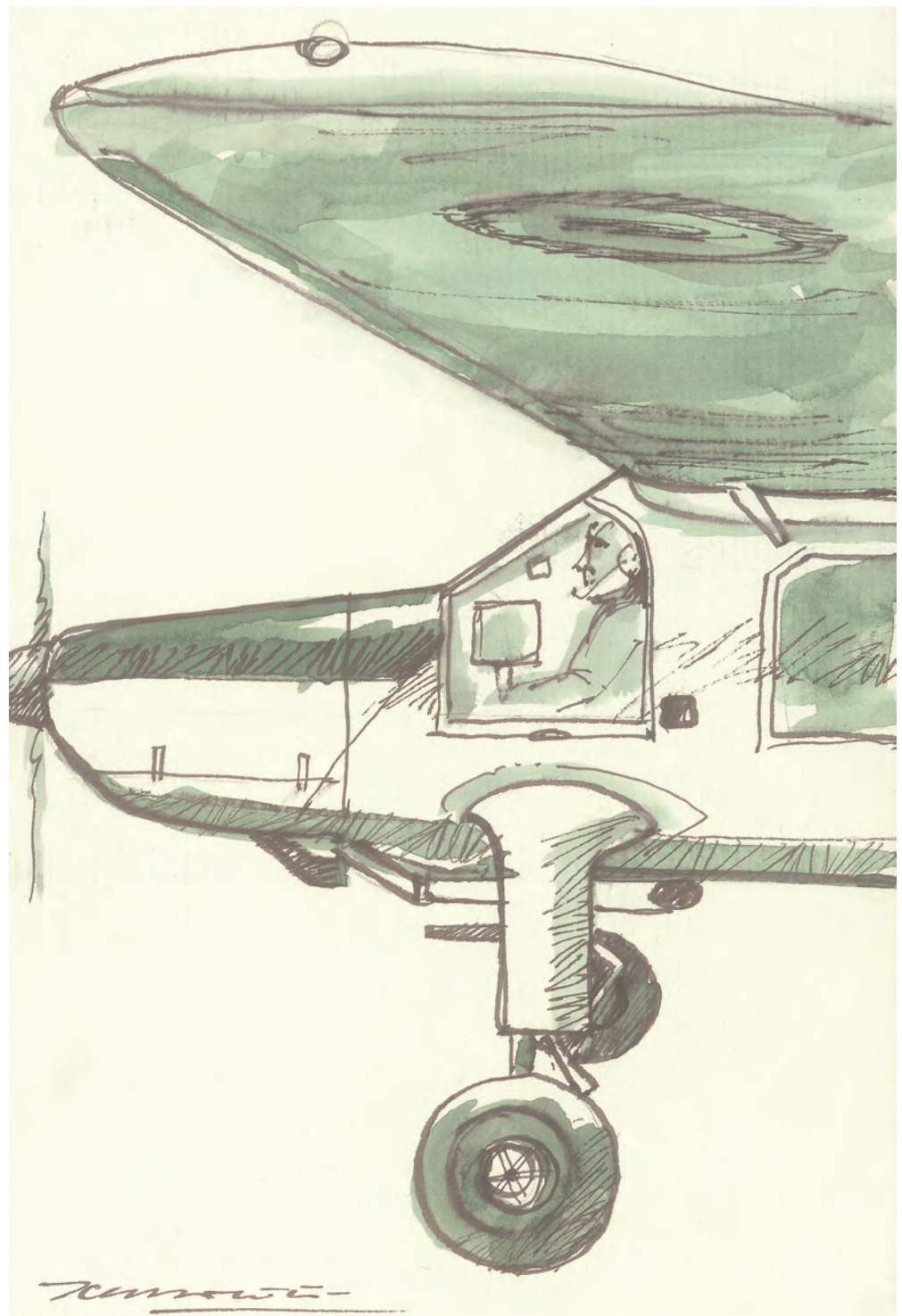


Vista general de la cadena de producción de la C-127 en Tablada.

131-22 bis no pasan desapercibidas dos frases: la primera habla de la adquisición de una "Serie Experimental de 50 aviones Do-27"; la segunda cita como necesidad u objeto de la compra "Poder disponer el Servicio de estos aviones, según Orden de la Superioridad". La definición como serie experimental -preserie en el lenguaje habitual de CASA- denotaba una posible intención de adquirir más avionetas en el futuro. Pero la mención de la "Orden de la Superioridad" dejaba poca o ninguna duda acerca de que las gestiones personales de José Ortiz-Echagüe ante la Dirección de Industria y Material y posiblemente ante los propios ministros González Gallarza y Rodríguez y Díaz de Lecea habían sido la clave de todo el proceso.

Dornier envió a CASA no mucho más tarde un nuevo contrato de licencia y asistencia técnica para la construcción de la Do-27, según consta en el acta del Consejo de Administración de CASA del 25 de noviembre de 1957. El contrato contenía parte de las observaciones realizadas por CASA y el Ministerio del Aire. Aunque no hacía referencia al pago de royalties, sí incluía 80.000 pesetas en concepto de documentación y 25.000 pesetas/mes por la asistencia técnica de un ingeniero. Todo indica que finalizando 1957 las gestiones debieron moverse con cierta rapidez, de manera que el acta de la Sesión del Consejo de Administración de CASA de 27 de enero de 1958 menciona que estaba en trámite el contrato para la producción de las 50 avionetas Do-27 y se dice que "[...] será muy interesante para resolver la crisis de trabajo de nuestras factorías de Sevilla y Cádiz, sobre todo de esta última [...]", lo que confirma que la factoría de Cádiz participó de manera muy activa en la construcción de las C-127, se supone que fabricando los conjuntos principales, cual había sido el caso de las Do-25, que luego fueron llevados a Tablada para el montaje final. Por entonces ya había plena confianza en la concesión del contrato, de ahí que el Consejo de Administración de CASA autorizara un gasto de hasta 2.000.000 pesetas para aprovisionamiento de materiales y trabajos de taller.

La propuesta de adquisición 157-131-156 sufrió un par de revisiones. Pasó primero a ser la 158-131-22 y su versión definitiva fue la 158-131-22 bis que se aprobó en Junta Técnica nº 9 del 6 de marzo de 1958 y se ratificó con la firma del ministro del Aire, teniente general José Rodríguez y Díaz de Lecea, el 7 de marzo de 1958. El programa de adquisición de las 50 avionetas pasó a ser conocido como el Expediente 8.123/58. En la concisa redacción de la propuesta de adquisición 158-



En su presupuesto definitivo CASA había desglosado el precio unitario de cada avioneta de la forma que vemos en el cuadro 5.

Multiplicado ese precio de 995.515 pesetas por las 50 avionetas del pedido resultaba el total contratado de 49.775.750 pesetas que se indicaba en la propuesta de adquisición 158-131-22 bis.

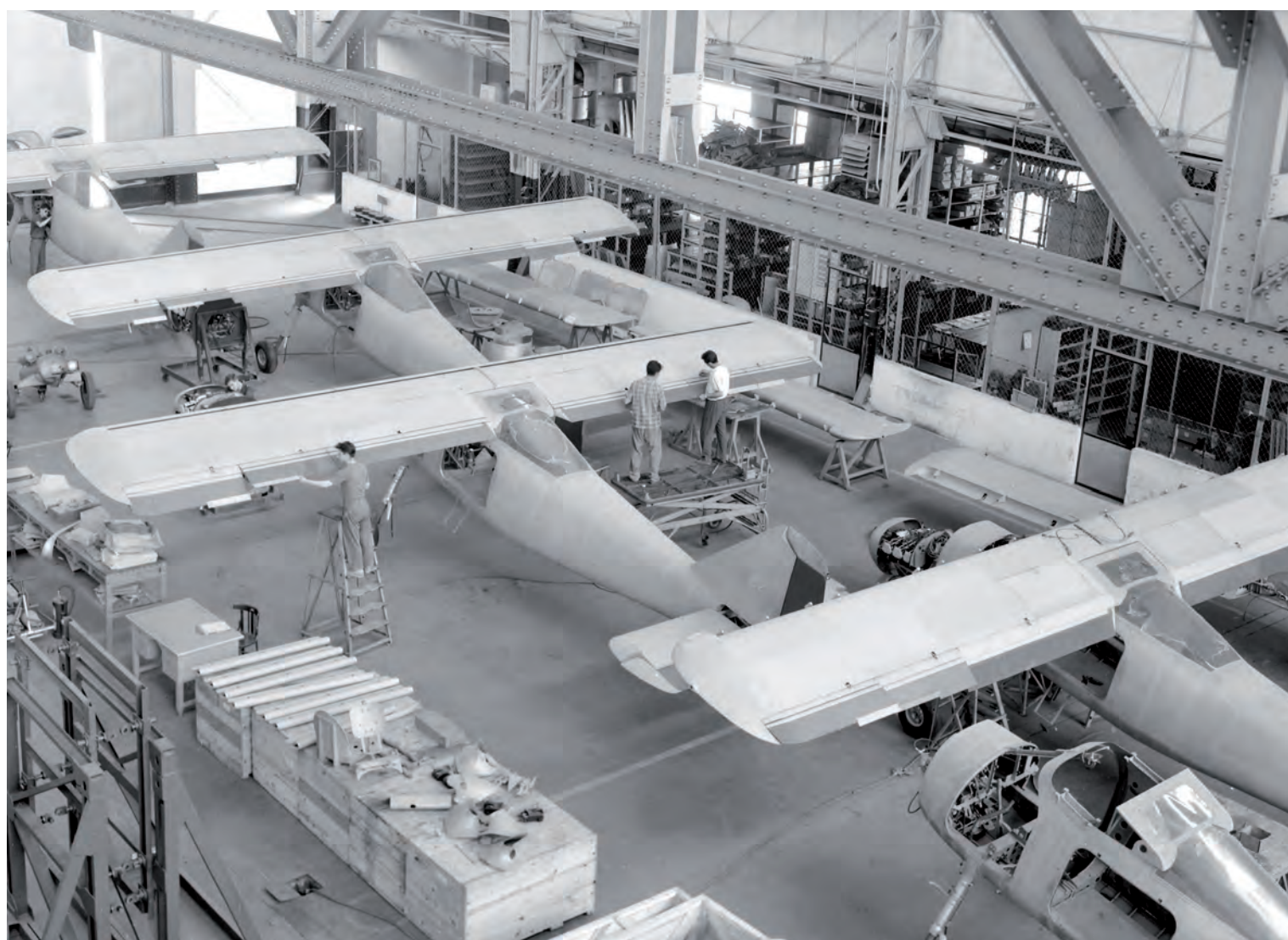
Con el material de importación se ajustaría el presupuesto citado para regular las variaciones que pudiera haber en el mercado previa justificación de factura. Los pagos se harían un 50% del importe total a la obtención de las licencias de importación y del crédito bancario correspondiente; un 45% del total de cada partida al

pago justificado a los proveedores; y el resto cuando se recibieran los elementos. Las condiciones de pago del "material para la célula" nacional también se repartirían a razón del 10% del importe total como anticipo en el momento en que el contrato se elevara a escritura pública; un 20% cuando CASA justificara haber cursado los pedidos de materias primas y productos manufacturados; un 20% en concepto de anticipo para acopio de materiales cuando CASA justificara tener en almacén las materias primas y productos manufacturados; y el 50% restante a la recepción de los aviones terminados, pudiendo hacerse pagos proporcionales parciales en la entrega de cada avión. En línea con los plazos y estas condiciones de pago, se efectuó un cálculo de previsión de los importes requeridos para afrontar anualmente la fabricación (cuadro 6).

En el pliego de condiciones técnicas anexo al pedido, apartado IV, se especificaba que el grupo motopropulsor sería a cargo de CASA. Constaría de un motor Lycoming GO-489-B1A6 con bomba auxiliar de combustible y hélice bipala metálica Hartzell de 98 pulgadas de diámetro con regulador de paso de la hélice para



La C-127 L9-2 del Escuadrón del Servicio Cartográfico y Fotográfico en Cuatro Vientos.



En el centro, con tres operarios trabajando en su ala, la C-127 número 22 como denota el número escrito con tiza en su deriva.

Cuadro 5	
Mano de Obra	379.000 pesetas
Materiales	163.615 pesetas
Utilillaje.....	50.000 pesetas
Documentación y Asistencia Técnica.....	17.500 pesetas
Instrumentos de a Bordo Nacionales	80.800 pesetas
Material de Importación	304.600 pesetas
Total	995.515 pesetas

velocidad constante. Sin embargo en ese mismo apartado había una cláusula por la que el Ministerio del Aire se reservaba la posibilidad de instalar en cinco de las avionetas un motor fabricado en España, bien producto propio o nacionalizado. Ello pondría de nuevo sobre la mesa al motor Alción, como muestra el acta de la reunión del Consejo de Administración de

CASA del 27 de octubre de 1958 en la que se da cuenta de la petición de la Dirección General de Industria y Material para que se contactara con ENMASA con vistas a la adaptación del motor Alción.

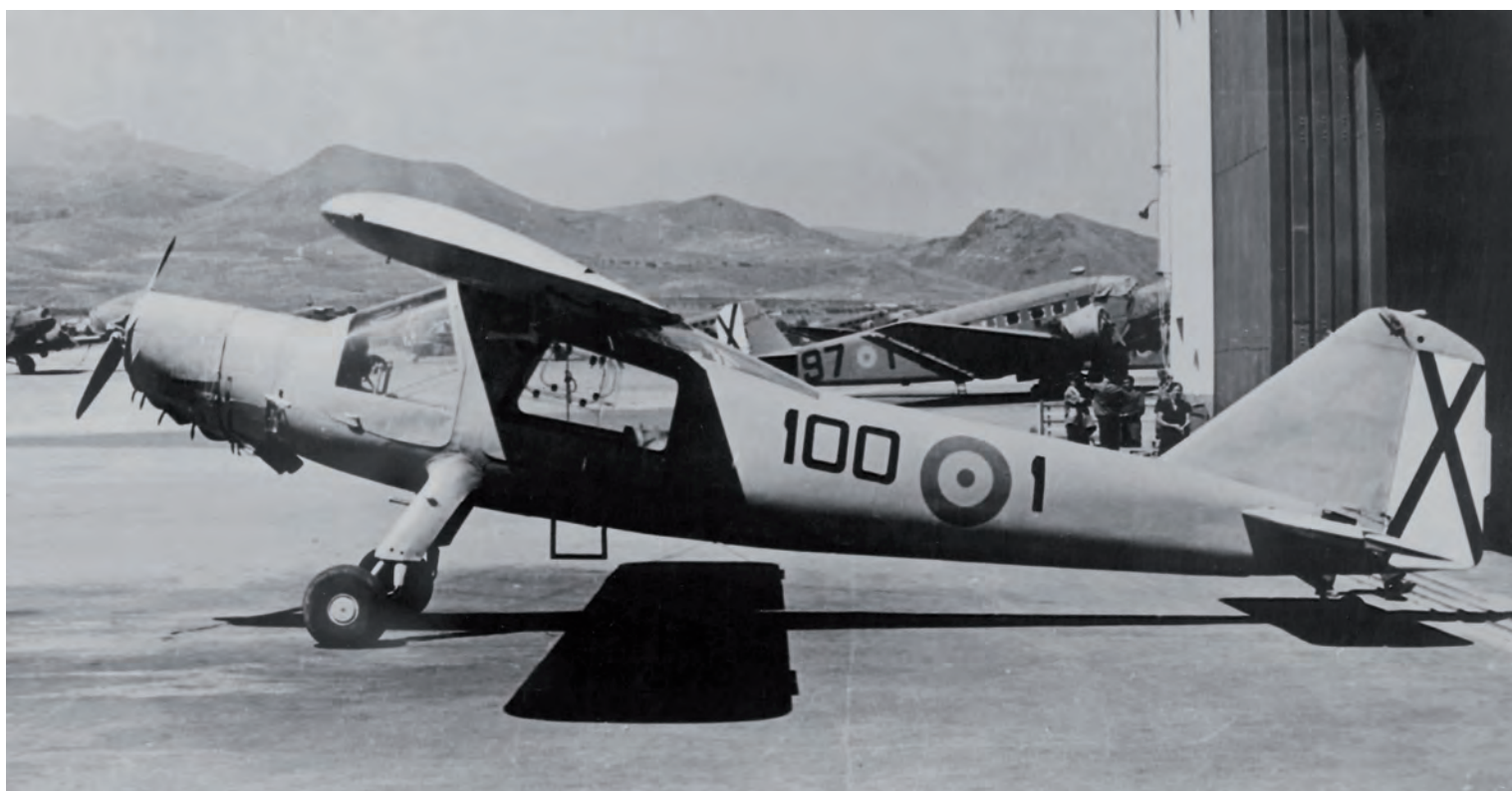
En el apartado VI del pliego de condiciones técnicas, y tal como se citó anteriormente, se estipulaba que *“los aviones responderán a las mejoras introducidas en Alemania en el avión Do-25 P2C por la casa Dornier Werke G.m.b.H.”*, entre las cuales, desde luego, no figuró cambio alguno de motor porque cuando la Do-25 P2C fue retirada en 1965 conservaba su motor Continental y una hélice Hartzell XC-62. Así pues tal parece que el segundo prototipo había sido mejorado en Alemania con fines comerciales hasta donde había sido posible -no se olvide que su “célula” era propiedad del Ministerio del Aire-. Las 50 avionetas llevarían instrumentos de a bordo nacionales, arrancador eléctrico y generador eléctrico ambos a 24 voltios. Se hacía eco en el mismo pliego de una parte de material de importación, sugiriendo la conveniencia de obtener estos materiales en empresas españolas, claro que también podría ser en sentido contrario cuando CASA justificase la necesidad y siempre con la autorización del Ministerio del Aire.

Los plazos de entrega, una vez firmado el contrato, se harían de acuerdo a un calendario que se describía en el apartado XI del pliego de condiciones, según el cual las dos primeras avionetas se recibirían a los doce meses de la aprobación del contrato por la *“Autoridad correspondiente”* y las cinco últimas a los dos años de esa fecha, ello supeditado al desarro-

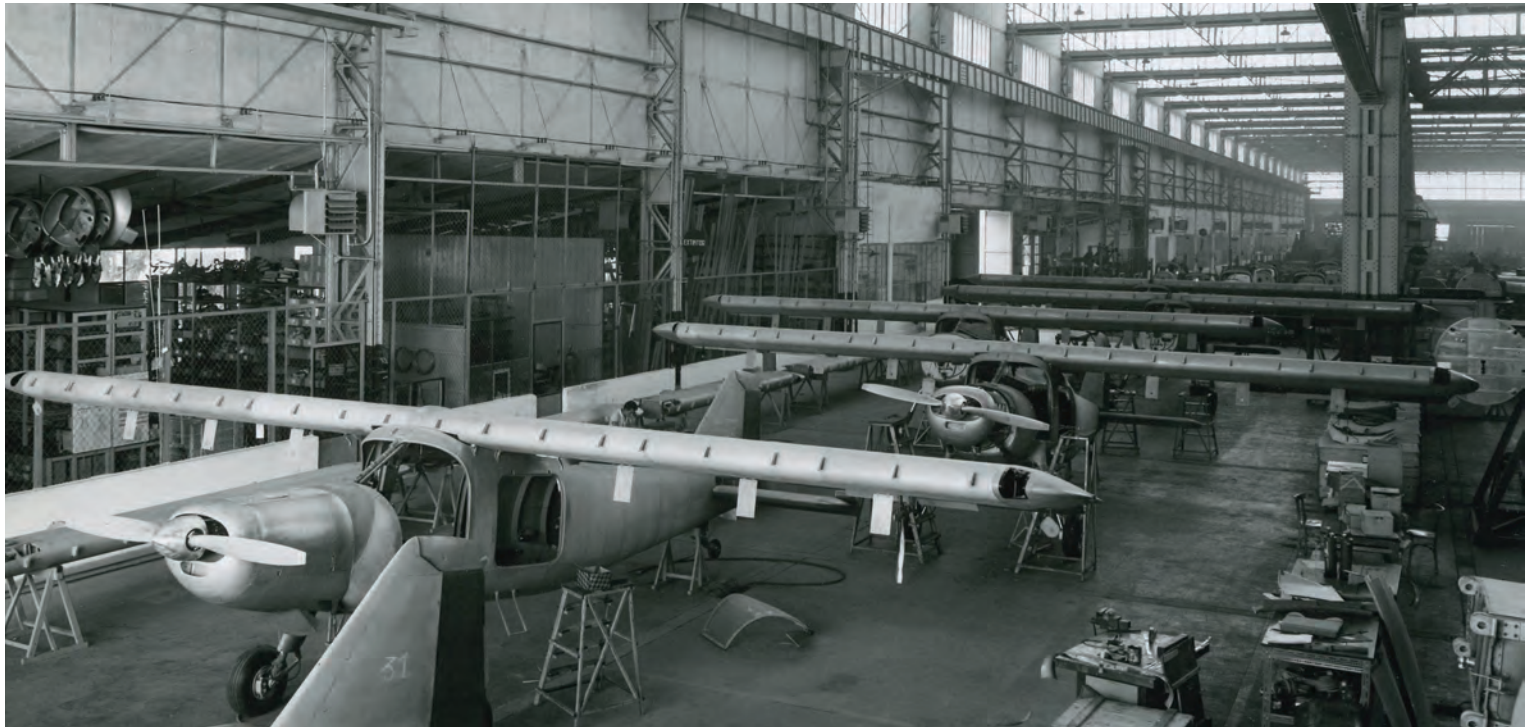


La C-127 L9-36 en vuelo.

Cuadro 6			
EJERCICIO ECONÓMICO	PARA “CÉLULA”	PARA MATERIALES DE IMPORTACIÓN E INSTRUMENTOS	TOTAL (PESETAS)
1958	8.981.895		8.981.895
1959	15.679.992	14.266.500	29.946.492
1960	9.883.863	963.500	10.847.363
			49.775.75



La segunda de las C-127 construidas, durante la etapa en que formó parte de la Escuadrilla creada con motivo de la campaña de Sidi Ifni basada en Gando.



En primer plano la cola de la C-127 número 31 de serie y detrás la C-127 número 32.

llo normal en la producción y aprovisionamiento, especificando las condiciones, plazos y pagos de los materiales, especialmente de las importaciones. Cualquier modificación tendría que ser aprobada por el INTA, ya fuesen modificaciones de planos, cambios de poca trascendencia o discrepancias técnicas.

Una semana más tarde, el 14 de marzo de 1958, el Interventor de la Junta Económica Central de la Dirección General de Industria y Material, teniente coronel Eduardo Quintana Pérez de la Riva, certificaba que en el acta número 12 de la Junta Económica Central de fecha 11 de marzo de 1958, en relación al Expediente 8.123/58, pedido 158-131-22 bis se había acordado “[...] Proponer a la Superioridad que la fabricación de estos aviones sea realizada por CONCIERTO DIRECTO, y a favor de CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S. A., Industria Aeronáutica que en virtud de lo ordenado por la Superioridad ha sido designada para llevar a cabo la fabricación de una serie experimental de estos aviones, según se indica en el Pliego de Condiciones Técnicas redactado para este fin, considerándose asimismo autorizado este sistema por el apartado 2º del Artículo 57 de la Ley de Administración y Contabilidad”. Se había acordado además cargar el importe de 49.775.750 pesetas en las tres anualidades citadas antes a la Sección 12ª, Capítulo 6º, Artículo 1º, Grupo 1º, Concepto Único.

La Junta Económica Central de la Dirección General de Industria y Material del Ministerio del Aire y CASA suscribieron un proyecto de contrato, con fecha de 10 de abril de 1958, para la fabricación y suministro de las 50 avionetas Do-27 y el

Cuadro 7

Especificaciones contractuales de la CASA C-127 (transcripción literal)

1.- DIMENSIONES PRINCIPALES	
Envergadura	12,00 m
Profundidad del ala	1,65 m
Alargamiento	1:7,42
Superficie alar	19,40 m ²
Superficie del empenaje horizontal	4,00 m ²
Superficie del empenaje vertical	2,56 m ²
Superficie de los alerones de alabeo	2,65 m ²
Superficie de los flaps	3,60 m ²
Longitud de la cabina del fuselaje, incluido el espacio del piloto	3,50 m
Altura máxima interior	1,40 m
Anchura máxima interior	1,30 m
Longitud máxima	9,60 m
Anchura máxima	12,00 m
Altura máxima con la hélice en funcionamiento y apoyado el avión en tierra sobre el patín de cola	3,50 m
Altura máxima con la hélice en situación horizontal	2,70 m
Peso en vuelo según los casos de utilización	1.300 – 1.600 kg
2.- GRUPO MOTOPROPULSOR	
Modelo	Lycoming GO-480-B1A6
Potencia máxima en 0 m de altura	270 HP = 274 CV
Régimen de revoluciones con potencia máxima	3.400 rpm
Potencia reducida en 1.000 metros de altura	152 HP = 154 CV
Régimen de revoluciones con potencia reducida	2.600 rpm
Consumo de combustible con potencia reducida	240 gr/CV y hora
Consumo de lubricante con potencia reducida	6,5 gr/CV y hora
Paso del motor con radiador de lubricante, puesta en marcha, generador regulador del paso de la hélice y 4,5 kg de aceite, adheridos normalmente al motor, radiador y conductos	250 kg
Hélice modelo	Hartzell bipala
Diámetro	2,49 m (98")
Material	metal
Sistema de reglaje	de paso variable en vuelo (velocidad constante)
3.- PESOS	
Peso en vacío con doble mando y banquillo sin equipo de radio	1.020 kg
Combustible para despegue y salida	5 kg
Combustible para consumo en vuelo	153 kg
Lubricante	6 kg
1 Piloto con paracaídas	88 kg
Peso disponible para equipo de radio y carga útil	328 kg
Peso en vuelo "G"	1.600 kg
Peso medio en vuelo –G medio (peso en vuelo con la mitad de combustible previsto)	1.520 kg
4.- ACTUACIONES	
Carrera de rodaje en pista de hormigón	a 0 m de altura 117 m a 1.000 m de altura 139 m a 2.000 m de altura 168 m a 3.000 m de altura 198 m

Carrera de despegue salvando un obstáculo de 15 m de altura en pista de hormigón	a 0 m de altura 200 m a 1.000 m de altura 240 m a 2.000 m de altura 290 m a 3.000 m de altura 349 m
Velocidad máxima	a 0 m de altura 264 CV 248 km/h a 1.000 m de altura 251 CV 247 km/h a 2.000 m de altura 216 CV 243 km/h a 3.000 m de altura 174 CV 234 km/h
Velocidad de crucero con potencia de crucero a 1.000 m de altura con 202 CV	224 km/h
Velocidad de crucero con potencia reducida a 1.000 m de altura con 154 CV	201 km/h
Velocidad de aterrizaje con G medio a 0 m de altura	68 km/h
Velocidad mínima horizontal con gases y G medio a 0 m de altura	58 km/h
Carrera de aterrizaje salvando un obstáculo de 15 m de altura en pista de hormigón y 0 m de altura	170 m
Tiempo de subida	0 - 1.000 m 3,5 min. 0 - 2.000 m 7,5 min. 0 - 3.000 m 13,5 min. 0 - 4.000 m 25,0 min.
Techo práctico	4.400 m
Consumo de combustible en vuelo con potencia reducida	38,0 kg/h
Autonomía en vuelo con potencia reducida (sin reserva)	804 km
Las cualidades indicadas han sido conseguidas en vuelo con el avión sin instalaciones adicionales exteriores, con toma de aire "frío" y sin filtro.	
Las tolerancias son las que fija el INTA sobre la base de que la potencia del motor se ajusta a las normas Lycoming Spec. 2149 B fecha 22-3-56.	
5.-	POSIBILIDADES DE UTILIZACIÓN
	1) Enlace
	2) Reconocimiento visual y fotográfico
	3) Enseñanza
	4) Transporte
	5) Evacuación de bajas y salvamentos
	6) Ambulancia
	7) Vigilancia y tendidos de líneas telefónicas y telegráficas
	8) Remolque de veleros
	9) Observación del tiro artillero
	10) Agricultura y explotación forestal
	Topografía
6.-	INSTALACIONES
	a) Combustible
	En la parte posterior del ala, a izquierda y derecha del fuselaje, entre los mamparos I y II, hay dos depósitos de combustible de aluminio, con una capacidad de 110 lts. cada uno. Estos depósitos forman parte del ala posterior y se pueden desmontar e intercambiar, en caso de avería. La reposición de combustible se realiza por encima del ala, desde atrás.
	b) Eléctrica.
	1 Batería de 24 voltios, 35 amp/h.
	1 Voltímetro.
	1 Faro de aterrizaje
	3 Luces de situación.
	1 Luz alumbrado cabina.
	1 Luz indicadores tubos Pitot.
	Interruptores, conmutadores, enchufes, etc.
7.-	VARIOS
	2 Tirantes de espalda con sus cinturones para los asientos delanteros.
	1 Extintor con sus correspondientes accesorios
	1 Saco con un juego de herramientas
	1 Juego de dispositivos para el bloqueo de los timones.
	1 Botiquín.

utilaje de acuerdo con las estipulaciones del Expediente número 8.123/58. A pesar del positivo devenir de los acontecimientos aún existían sombras. En la reunión del Consejo de Administración de CASA del día 28 de abril se advertía sobre dificultades administrativas por causa de la problemática presupuestaria, situación que volvería a ser objeto de atención en la siguiente sesión del Consejo el 26 de mayo, precisando que "Con la nueva distribución en porcentajes de los créditos que dispone la Dirección General de Industria y Material (uno para obras a ejecutar dentro del Ejercicio, otro para anualidades de contratos que afecten a más de un ejercicio, y un tercero para revisio-

nes de precios) y dándose el caso de que el porcentaje reservado para obras de más de un año de duración (que es el del 70%) está ya rebasado por las contrataciones, han surgido dificultades para elevar a la aprobación de este por el Consejo de Ministros, sin que se tenga hasta el momento una impresión segura y definitiva acerca de cuándo podrá ser aprobado". De nuevo la falta de trabajo en Cádiz apareció ante el Consejo, pero desde luego la confianza comentada se había reforzado como denota que se autorizaron una serie de gastos necesarios para el proyecto, 3.500.000 pesetas para fabricación de utilaje y mano de obra, sin contar con los otros dos millones autoriza-

dos en enero para aprovisionamiento de materiales. Por otra parte, el ingeniero de Dornier que debía dar asistencia técnica, ya se había incorporado.

España estaba por aquellos días en la delicada situación económica que iba a desembocar más adelante en la aprobación por el Consejo de Ministros del Plan de Estabilización -20 de julio de 1959-. La situación de falta de trabajo también preocupaba a otras industrias aeronáuticas españolas. Y así el presidente del Consejo de Administración de AISA, Manuel Loring Guilhou, recordaba al Ministerio del Aire en una carta que tras la concesión de un contrato para la entrega del prototipo AVD-12 y su homologación con motor Tigre por el INTA, el concurso del avión de enlace no se había resuelto y proponía que se le encargara una serie experimental de la citada AVD-12, lo que facilitaría la contratación de series más importantes con clientes extranjeros. Por la fecha de la carta, 10 de junio de 1958, parece un intento desesperado antes de que el Consejo de Ministros aprobara el expediente para la fabricación de las cincuenta Do-27, dada la falta de perspectivas de contratos con AISA por parte del Ministerio del Aire. En efecto, la aprobación del Consejo de Ministros para la fabricación de cincuenta Do-27 por CA-SA se concedió el 22 de julio. Tres días antes se había dado orden de responder a la instancia cursada por el presidente de AISA denegando el encargo solicitado para la construcción de utilaje y de una serie experimental de la AISA AVD-12, según consta en una anotación que hace referencia al escrito 8151/58 enviado al Director General de Industria y Material.

Cuadro 8

Instrumentos de fabricación nacional

- A.- Instrumentos de control de motor
 Tacómetro (mecánico o eléctrico)
 Manómetro de admisión (neumático)
 Manómetro doble gas y aceite (transmisión directa)
 Termómetro de aceite (de tensión de vapor)
 Termómetro de culata
 Termómetro temperatura exterior.
 Aforador de combustible (eléctrico)
- B.- Instrumentos de control de vuelo
 Brújula de tablero
 Anemómetro y tubo Pitot
 Variómetro y compensación
 Altimetro normal
 Altimetro de precisión
 Indicador de viraje (neumático)
 Horizonte artificial (neumático)
 Giro-Direccional (neumático)
 Reloj de a bordo.

NOTA 1.- Para accionamiento de los instrumentos giroscópicos, se montará una bomba de vacío y un vacuómetro.

NOTA 2.- Si alguno de estos instrumentos no pudiera ser obtenido de la industria nacional se obtendrían de alguna firma extranjera.

Materiales de importación

1	Motor Lycoming Go-480-B1A6.
1	Puesta en marcha Bendix-Eclipse.
1	Generador Bendix-Eclipse.
1	Regulador de tensión Bendix-Eclipse.
1	Dispositivo de inyección, parte motor.
1	Carburador de presión Bendix.
2	Magnetos de encendido Scintilla.
1	Equipo eléctrico de encendido Breeze.
12	Bujías Champion.
1	Bomba de combustible.
4	Soprote de suspensión del motor.
6	Bridas para tubos de escape.
1	Carena entre los cilindros en cada lado.
1	Filtro de aire.
1	Radiador de aceite con termostato.
1	Bomba eléctrica, adicional, de combustible.
Acoplamiento para los accesorios	
1	Hélice Hartzell bipala 98", completa, con caperuza.
1	Regulador de paso para la hélice de velocidad constante.

El proyecto de contrato para el suministro de las 50 avionetas fue elevado a escritura pública el 7 de noviembre de 1958, en la notaría de Manuel A. Romero Vieitez en Madrid con número de referencia 701, compareciendo por el Ministerio del Aire, el general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos Antonio Núñez Rodríguez, el teniente coronel de Intervención del Aire Eduardo Quintana Pérez de la Riva y el comandante de Intendencia del Aire Jesús Casado Álvarez, presidente, interventor y secretario respectivamente de la Junta Económica Central, así como en representación de Construcciones Aeronáuticas su director gerente Francisco Díaz Iboleón. En la escritura se expone la tramitación del Expediente 8.123/58 en el que se incluye la Propuesta de adquisición aprobada por el Ministro del Aire el 7 de marzo, el acta de la sesión de la Junta Económica del 11 de marzo, el Certificado del Ordenador de Pagos del Ministerio del Aire del 2 de julio que acredita la existencia de fondos para afrontar el importe indicado, el Contrato (es el proyecto del contrato) firmado el 10 de abril, el Informe favorable de la Intervención General de la Administración del Estado del 7 de julio, la Propuesta del Director General de Industria y Material para la aprobación del expediente por el Consejo de Ministros, el Informe favorable del Consejo de Estado del 14 de julio y la aprobación del Expediente por el Consejo de Ministros del 22 de julio. En la escritura, también se transcriben los detalles expuestos en el pliego de adquisición y en el proyecto de contrato, incluyendo los anexos en lo que se enumeran las especificaciones de la Do-27, de la planta motriz, de pesos y actuaciones, instalaciones, materiales de importación e instrumentos de fabricación nacional -esas

especificaciones figuran en unos cuadros que acompañan a este artículo-. Al comienzo de 1959, en el mes de febrero, CASA ya informa que las Do-27 se encontraban en fase inicial de producción.

Es preciso puntualizar que la denominación Do-27 se utiliza en todos los documentos que atañen a este contrato, incluso en las actas del Consejo de Administración de CASA, aún cuando se refiere claramente a las 50 avionetas fabricadas por CASA como C-127. Cabe decir que esta partida apareció en los anuarios Jane's por vez primera en la edición 1960-1961 y lo hizo

bajo la denominación C-127 (L9 para el Ejército del Aire). Indudablemente la idea que movió a usar la designación C-127 procedió de la propia CASA y era muy sensata pues diferenciaba las procedencias. Tal parece que el Consejo de Administración de CASA se sumó al equívoco. Lo cierto es que incluso hoy, y en la propia España, las C-127 son aludidas como Do-27 manteniéndose ese equívoco.

Como ocurrió en la mayor parte de los programas de producción en la industria española, casi una tradición obligada, los problemas de importación se sucedieron

Fechas de aceptación por la Jefatura Territorial de industria nº 2 y facturación de CASA

nº de serie	aceptación por la Jefatura Territorial de Industria nº 2	CASA		
		nº de referencia de la factura	fecha de la factura	importe de la factura (pesetas)
01	29 de diciembre de 1960	31975-S	31 de diciembre de 1960	68.193,31
02	29 de diciembre de 1960	31976-S	31 de diciembre de 1960	68.193,31
03	29 de diciembre de 1960	31977-S	31 de diciembre de 1960	68.193,31
04	29 de diciembre de 1960	31978-S	31 de diciembre de 1960	68.193,31
05	29 de diciembre de 1960	31979-S	31 de diciembre de 1960	68.193,31
06	26 de abril de 1961	32077-S	2 de mayo de 1961	68.193,31
07	10 de mayo de 1961	32087-S	19 de mayo de 1961	68.193,31
08	10 de mayo de 1961	32088-S	19 de mayo de 1961	68.193,31
09	10 de mayo de 1961	32089-S	19 de mayo de 1961	68.193,31
10	10 de mayo de 1961	32090-S	19 de mayo de 1961	68.193,31
11	12 de junio de 1961	32129-S	20 de junio de 1961	68.193,31
12	12 de junio de 1961	32130-S	20 de junio de 1961	68.193,31
13	12 de junio de 1961	32131-S	20 de junio de 1961	68.193,31
14	9 de noviembre de 1961	32244-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
15	26 de julio de 1961	32161-S	31 de julio de 1961	68.193,31
16	20 de junio de 1961	32137-S	27 de junio de 1961	68.193,31
17	19 de junio de 1961	32136-S	27 de junio de 1961	68.193,31
18	14 de junio de 1961	32128-S	20 de junio de 1961	68.193,31
19	26 de julio de 1961	32162-S	31 de julio de 1961	68.193,31
20	26 de julio de 1961	32163-S	31 de julio de 1961	68.193,31
21	26 de julio de 1961	32164-S	31 de julio de 1961	68.193,31
22	26 de julio de 1961	32165-S	31 de julio de 1961	68.193,31
23	9 de noviembre de 1961	32245-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
24	9 de noviembre de 1961	32246-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
25	9 de noviembre de 1961	32247-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
26	9 de noviembre de 1961	32248-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
27	9 de noviembre de 1961	32249-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
28	9 de noviembre de 1961	32250-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
29	10 de octubre de 1961	32213-S	17 de octubre de 1961	68.193,31
30	9 de noviembre de 1961	32251-S	16 de noviembre de 1961	68.193,31
31	9 de noviembre de 1961	32252-S	16 de noviembre de 1961	368.243,90
32				
33				
34				
35	10 de noviembre de 1961	32242-S	16 de noviembre de 1961	2.945.951,01
36				
38				
39				
40				
37	22 de diciembre de 1961	32208-S	30 de diciembre de 1961	368.243,88
41				
42				
43	16 de diciembre de 1961	32299-S	20 de diciembre de 1961	1.472.975,51
44				
45				
46	20 de diciembre de 1961	32203-S	23 de diciembre de 1961	1.104.731,63
47				
48	22 de diciembre de 1961	32307-S	30 de diciembre de 1961	368.243,88
49	31 de diciembre de 1961	32341-S	30 de diciembre de 1961	368.243,88
50	31 de diciembre de 1961	32342-S	30 de diciembre de 1961	368.243,88

también en la C-127, con los habituales retrasos en las licencias pertinentes. Una vez más las actas de las reuniones del Consejo de Administración de CASA nos desvelan los tira y afloja existentes en este programa. En la correspondiente al 23 de junio de 1959 se citaba la obtención de licencias para dos motores con sus hélices, se supone que destinados a las dos primeras unidades. Sin embargo, en la del 26 de octubre se indicaba que el Ministerio de Comercio anuló las licencias, siendo sustituidas por otras nuevas. Evidentemente los dos motores y sus correspondientes hélices habían sido recibidos, pues en la reunión del Consejo del 14 de diciembre se informó sobre el vuelo inaugural de la primera C-127, que había tenido lugar en Tablada el 3 de diciembre de aquel 1959. Al margen de este hito, en este Consejo se dio cuenta de la aprobación del Ministerio de Comercio para la importación de motores y equipos para el C-127, por lo que CASA facultó a Emilio de la Guardia Ruiz para que en nombre de CASA y a título individual *“aceptara letras de cambio por importes de pesetas 24.000.000 y 6.000.000, al objeto de documentar los anticipos destinados a la cobertura de las importaciones de motores y aparatos para la construcción, respectivamente, de 10 aviones C.A.S.A. 207 y de 50 aviones Do-27 con destino al Ministerio del Aire”*.

CASA, que había percibido inicialmente la suma de 8.981.895 pesetas prevista para el ejercicio 1958, recibió después 7.615.000 pesetas a la presentación de su factura 31767-S del 31 de diciembre de 1959, que cubría el 50% del valor de los elementos de importación para la producción de las 50 unidades (es decir la mitad de 304.600 pesetas por 50 aviones = 15.230.000 pesetas).

El acta de la reunión del Consejo del 26 de octubre de 1959 daba también cuenta de la firma de un contrato de 250.000 pesetas con ENMASA para adaptar el motor Alción a la C-127, que un año antes ya acumulaba 300 horas de ensayos en banco, una unidad del cual se debía entregar en enero de 1960 con hélice De Havilland de paso variable asignándose además un ingeniero para dar a CASA asistencia técnica.

El primer vuelo no supuso un cambio de tendencia en el desarrollo del programa C-127. Los retrasos por causa de las demoras en las importaciones ya amenazaban con ser sumamente importantes. Téngase en cuenta que si se supone como fecha de “aprobación por la Autoridad correspondiente” la de aprobación del contrato por el Consejo de Ministros, las dos primeras C-127 debían haberse entregado el 22 de julio de 1959. En la sesión del Consejo de Administración de CASA del 28 de marzo de 1960 se reseñó escueta y lacónicamente que “[...] las entregas correspondientes a 50 aviones Do-27 aún no se han podido realizar, debido a los retrasos en las importaciones [...]”. Un día antes Claudius Dornier había llegado a Madrid para presentar al Ministerio del Aire, a petición de este organismo, una Do-27 fabricada en Alemania -que resultó ser la número 450 de las allí producidas- con la configuración requerida por la Luftwaffe. No hay constancia de las razones de esta demostración, pero probablemente el Ministerio del Aire buscaba seleccionar un equipamiento interior para sus C-127.

El 31 de marzo de 1960 tuvo lugar en Cuatro Vientos la demostración, en la que la Do-27 alemana fue acompañada por la primera C-127 española, contando con la presencia de los representantes del Estado Mayor y Dirección General de Industria y Material, así como la Comisión de Equipo. Posteriormente la Do-27 voló hasta Tablada para ser mostrada al personal de la cadena de montaje de la C-127. Lo cierto es que, tal y como se mencionaba en el acta de la reunión del Consejo de Administración de CASA del 25 de abril de 1960, el equipamiento interior de la serie de la C-127 aún no estaba decidido, si bien el Ministerio del Aire había mostrado su preferencia por el máximo de equipos nacionales.

CASA había aprovechado la visita de Claudius Dornier para establecer nuevas conversaciones sobre la construcción en España de 50 aviones Do-27 para la propia Dornier, es decir,

volviendo a ponerse sobre la mesa la oferta de 1955, pero con 20 unidades más. De momento la conclusión era que el tema dependía de la existencia de un mercado civil para esta avioneta.

Las avionetas C-127 fueron aceptadas por la Jefatura Territorial de Industria nº 2 durante el ejercicio 1961 con excepción de las cinco primeras, que lo fueron en las postrimerías de 1960, como se muestra en la tabla que se incluye (Cuadro 10), donde figuran también los datos de las facturas presentadas al cobro por CASA. Hasta el 13 de diciembre de 1960 CASA había percibido una suma líquida de 39.484.653,85 pesetas y el total de las facturas presentadas a la entrega de las 50 avionetas C-127 ascendía a 9.410.676,87 pesetas. Según las cláusulas contractuales, los impuestos de derechos reales y timbres, así como los arbitrios municipales, fueron abonados por CASA.

La devaluación de la peseta como consecuencia del Plan de Estabilización de 1959, amén de otras razones secundarias, supuso un aumento en la factura que CASA hubo de pagar por los elementos de importación. Esa contingencia estaba prevista en la cláusula vigésima del contrato escritura, liquidación suplementaria, que se refería a la terminación de las importaciones para ingresar a CASA o reintegrar al Ministerio las diferencias por alteraciones de precios o gastos y diferencias en los tipos de cambio.

En consecuencia, en julio de 1960 fue aprobado por el Interventor General de la Administración un aumento sobre el valor inicial del contrato.

Con fecha 11 de octubre



de 1961 la Junta Económica de la Dirección General de Industria y Material remitió al Presidente del Consejo de Estado para su presentación al Consejo de Ministros un expediente bajo el epígrafe "Habilitación de Créditos por mayor importe de los elementos de importación del contrato de 50 aviones Do-27; Adjudicatario: Construcciones Aeronáuticas, S.A.; Importe: 4.272.133,58 pesetas". El Consejo de Ministros dio su aprobación el 17 de noviembre de 1961.

Una vez entregadas las cincuenta avionetas C-127, el Ministerio del Aire solicitó a CASA presupuesto para efectuar en ellas diversas modificaciones. Según se refleja en el acta del 25 de enero de 1963 del Consejo de Administración de CASA, esta empresa respondió a la Dirección General de Industria y Material remitiendo un presupuesto que cubría esas peticiones, al parecer sustanciadas principalmente en una modificación del borde de ataque del estabilizador horizontal y otra del tren de aterrizaje. El objeto de estos cambios buscaba mejorar el comportamiento de la avioneta en otros escenarios geográficos, pensando en el Sahara español. En el contrato de licencia de fabricación entre Dornier y CASA sí se habían incluido ciertas modificaciones, pero no de adaptación de la C-127 a regiones

tropicales o desérticas, ante lo cual Dornier avisó sobre la posibilidad de rescisión del contrato establecido. Ante tal solapada amenaza CASA respondió con sutileza, solicitando información sobre todas las modificaciones, incluidas o no, y además planteando la posibilidad de licencia para el avión Do-28, desarrollado a partir de la Do-27. Unos meses más tarde se comprobó que la sangre no llegó al río, simplemente con la firma de un nuevo contrato con Dornier. Según indica el acta de la Sesión del Consejo de Administración de CASA de 23 de septiembre de 1963, el nuevo contrato de licencia contenía las mencionadas demandas del Ministerio del Aire en las cincuenta C-127 suministradas al Ejército del Aire e incluso contemplaba la posible producción de una nueva serie de otras cincuenta avionetas de este tipo, así como la factible producción del mencionado Do-28.

La explicación de la planteada producción de las C-127 ó Do-28 era una vez más la capacidad cesante en la factoría de Cádiz, reconocida en la

reunión del Consejo de Administración de CASA de 25 de noviembre de 1963 en la que se indicó que CASA había pedido al Ministerio del Aire la autorización para efectuar el aprovisionamiento de materiales y el inicio de los trabajos sobre la nueva serie de avionetas C-127 "ante lo insostenible de la crisis de trabajo de nuestra factoría de Cádiz". La insistencia en las gestiones al respecto por parte de CASA fue infructuosa. No se autorizó la fabricación de la nueva serie de avionetas C-127 y tampoco, ya que lo hemos mencionado, del avión Do-28 a pesar de las acciones de CASA que continuaron al menos hasta 1967.

Bibliografía y fotografías:

Archivo Histórico del Ejército del Aire
Archivo de CASA
EADS Corporate Heritage, Dornier
Archive, Immenstaad



Línea de avionetas C-127 en la factoría de Tablada. Fotografía fechada el 28 de enero de 1961.

Medallas Aéreas en la Aeronáutica Naval española

CÉSAR O'DONNELL TORROBA
Coronel interventor del C.M.I.D.
Miembro del IHCA

INTRODUCCIÓN

En éste artículo presentamos, unas breves semblanzas de cinco marinos, todos ellos, pertenecientes al Servicio de Aeronáutica Naval española, que obtuvieron, por sus acreditados méritos, la extraordinaria recompensa de la Medalla Aérea, creada por Decreto-Ley de 9 de abril de 1926.

Este galardón, muy apreciado por los aviadores de la época, tenía por objeto recompensar al personal del Ejército y de la Armada, por hechos y servicios muy notorios, "realizados precisamente en el aire", tripulando aparatos de aviación o de aerostación.

Intentaremos que en la brillante Hoja de Servicios de éstos cinco ilustres marinos, quede reflejado el espíritu que entonces alentó a la Aviación Naval española, con el deseo de que sus biografías, puedan servir de ejemplo, a todo el personal del Ejército del Aire, de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra y del Arma Aérea de la Armada, con ocasión de la celebración del I Centenario de la Aviación Militar española.

Para ordenar de alguna forma a los cinco galardonados, lo haremos cronológicamente, a partir de sus fechas de concesión.

JUAN MANUEL DURAN Y GONZÁLEZ (1899-1926)

Nace en el domicilio de sus padres, ubicado en el número 12 de la calle de la Honda, de Jerez de la Frontera (Cádiz), en la amanecida del día 9 de noviembre de 1899. Era hijo de Juan Durán Martínez, médico de profesión, y de María González Balbás, ama de casa.

En junio de 1910 aprueba el examen de ingreso en el Instituto General y Técnico de Jerez. En enero de 1916 sienta plaza como Aspirante en la Escuela Naval Militar de San Fernando.

En enero de 1918 se le concede plaza de Guardia Marina y dos años después es nombrado alférez de fragata.



Anverso de la Medalla Aérea creada por Decreto de 9 de abril de 1926. (SHYCEA).



Aeródromo de El Prat de Llobregat en 1921. De izquierda a derecha: alférez de navío Juan Manuel Durán y González; Instructor y capitán de aviación británico Harry A. Brown; y teniente de navío Francisco Taviel de Andrade y Delgado. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

Durante éste período de formación embarca en los cruceros *Reina Regente*, *Carlos V* y *Cataluña*, y en los acorazados *España* y *Alfonso XIII*. En éste último, emprende viaje a Las Antillas y América del Norte, el día 24 de junio de 1920, visitando La Habana, San Juan de Puerto Rico, Norfolk, Anápolis y Nueva York, regresando a la Península el 4 de octubre.

En enero de 1921 asciende a alférez de navío, iniciándose así la parte más significativa de su carrera, cuando es destinado a la recién creada Escuela de Aeronáutica Naval de Barcelona, realizando sus primeras 28 horas de vuelo en aeroplano e hidroavión. Seguidamente obtiene el Título de Piloto de Aviación e Hidroaviación. Pertenece a la Primera Promoción de Pilotos Navales, todos ellos, oficiales del Cuerpo General de la Armada.

En agosto de 1922 participa como piloto naval en la primera campaña de la Guerra de Marruecos, volando los hidroaviones Macchi M.18 y Savoia S.16 embarcados en el portahidros *Dédalo*,

obteniendo por su brillante actuación la Medalla de Marruecos y la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo.

En marzo de 1924 es elegido y nombrado teniente de navío de la Armada. En septiembre de 1925 toma parte en el desembarco de Alhucemas como piloto de la Escuadrilla de Macchi M. 24 de la Aeronáutica Naval, prestando numerosos servicios de guerra.

En enero de 1926 es designado por la Aeronáutica Naval, para participar en el raid aéreo organizado por la Aeronáutica Militar desde Palos a Buenos Aires, con el apoyo, proporcionado por la Marina, de los destructores *Alsedo* y *Blas de Lezo*. A bordo del hidroavión Dornier Wal *Plus Ultra*, a los mandos del comandante de Infantería, Ramón Franco Bahamonde, realiza la travesía aérea del Atlántico Sur, siendo la primera aeronave que llega en vuelo desde Europa a América del Sur. Durán, vuela en todas las etapas, menos en la de Porto Praia a Islas de Fernando de Noronha, que requería el menor peso posible, para así rellenar al máximo de combustible el avión. Tras recorrer 10.270 kms. en 59 horas 30 minutos, llegan a Buenos Aires el día 10 de febrero, siendo el recibimiento, apoteósico. España entera al oír la noticia, estalla de júbilo y empieza a sentir un lógico orgullo, después de tantos años de desazón histórica. El viernes 16 abril de 1926, en el aeródromo de Cuatro Vientos, tiene lugar un emotivo acto en el que S.M. el Rey Alfonso XIII, impone la recién creada Medalla Aérea, a Durán y a todos sus compañeros.

En plena juventud y en el culmen de su carrera militar, muere trágicamente en un desgraciado accidente aéreo, el teniente de navío Durán, esclarecido Oficial de Marina, experto aviador naval, popularmente conocido por ser uno de los heroicos tripulantes de la reciente epopeya del *Plus Ultra*.

El día 19 de julio de 1926, después de unas maniobras, en aguas de Barcelona, su avión Martinsyde choca con otro de su formación, precipitándose éste violentamente contra la mar, en las proximidades de la farola del río Llobregat. Un dirigible tipo S.C.A. que evolucionaba en las proximidades, gobierna rápidamente hacia el lugar donde ha caído el aparato y al estar sobre él a una altura de 20/25 metros, se arroja heroicamente a la mar, el teniente de navío Antonio Núñez Rodríguez, quien logra sacar a Durán de entre los astillados restos del fuselaje que irremisiblemente y lentamente se hundían y mantuvo su cuerpo a flote, hasta la llegada del destructor *Alsedo*, a bordo del cual fallece. Días



Teniente de navío Juan Manuel Durán y González en 1925, con la levita azul marino, uniforme de gala en la Armada española. (Museo Naval).

más tarde, en el mismo buque, se trasladan solemnemente sus restos mortales, hasta San Fernando, donde es enterrado en el Panteón de Marinos Ilustres, con todos los honores militares.



Monumento erigido en Jerez de la Frontera, en 1950, en la plaza de las Angustias, en memoria de su esclarecido hijo, el teniente de navío Juan Manuel Durán y González tripulante del "Plus Ultra" y Medalla Aérea por R.O. de 14 de abril de 1926. (Via Francisco A. Guerrero Flores).

En noviembre de 1926, se remite al Ministro de Marina, el Diploma de la Medalla de Oro de "Ultramar", concedida al Teniente de navío (fallecido) Durán, que es enviado a la familia y en el mismo mes se publica una Real Orden "noticiando" haberle sido concedida la Cruz de la Orden del Mérito Naval de Cuba. En febrero de 1927, se envían a la familia las insignias y el Diploma de la Orden Militar de Santiago, concedidas por el gobierno de Portugal.

Años más tarde, y en su memoria, son erigidos dos monumentos: uno en Barcelona, su ciudad de adopción, ubicado en los jardines de Montjuich; y otro, en Jerez de la Frontera, su ciudad natal, situado en la plaza de las Angustias.

Finalmente, en febrero de 1951, a propuesta del entonces, ministro del Aire, teniente general Eduardo González-Gallarza, (insigne y laureado aviador, héroe del raid aéreo Madrid-Manila), se dispone que figure a la cabeza de los comandantes del Arma de Aviación, Escala Honorífica, el teniente de navío Juan Manuel Durán y González: "para perpetuar la hazaña llevada a cabo y en el deseo de que éste extraordinario servicio a la Patria (vuelo del Plus Ultra), de tan esclarecido español, sirva de ejemplo a todo el personal del Ejército del Aire".

ANTONIO NÚÑEZ RODRÍGUEZ (1900-1982)

Nace en El Ferrol (La Coruña), en el domicilio de sus padres situado en la calle del Sol número 138, a las ocho de la tarde, del día 17 de enero del año 1900. Era hijo de José Núñez Quijano,



El capitán de navío José Cadarso y Ronquete, abraza emocionado al teniente de navío Antonio Núñez Rodríguez, después de imponerle la Medalla de Oro de Salvamento de Náufragos, por haber intentado salvar la vida del teniente de navío Durán, el día 19 de julio de 1926. (Foto Brangulí vía ORP/EMA).

natural de Matanzas (Isla de Cuba), teniente de navío de la Armada, y de Matilde Rodríguez González, natural de Santiago de Cuba, ama de casa.

En junio de 1910, aprueba el examen de ingreso en el Instituto General y Téc-

nico de La Coruña. En enero de 1916, ingresa como Aspirante en la Escuela Naval Militar de San Fernando. En enero de 1918, se le concede plaza de Guardia Marina y dos años después es nombrado Alférez de Fragata-Alumno

por Reglamento. Durante éste período embarca en los acorazados *Alfonso XIII* y *España* y en los cruceros *Carlos V*, *Cataluña* y *Reina Regente*.

En enero de 1921, asciende a alférez de navío por promoción y es designado para embarcar primero en el cañonero *Don Alvaro de Bazán*, luego en el buque de salvamento de submarinos *Kanguro* y finalmente en el cañonero *Recalde*. A bordo de éste último, los días 16 y 17 de septiembre, asiste a la ocupación de Nador. Premio a éstas arriesgadas acciones, fue la concesión de la Medalla Militar de Marruecos con el pasador de "Melilla" (7 de diciembre de 1922)

En diciembre de 1922, embarca en el crucero *Río de la Plata*, fondeado en Barcelona, siendo nombrado Alumno para hacer el curso de Aviación Naval, aunque más tarde se cambia al curso de Aerostación. En marzo de 1924, es promovido al empleo de teniente de navío.

El día 8 de septiembre de 1925, asiste al desembarco de Alhucemas, cooperando durante el resto del mes como observador de hidros y piloto de dirigible, a las sucesivas operaciones. En diciembre de 1925, es nombrado Oficial Piloto de Globo Libre y Dirigible, volviendo a embarcar en el crucero *Río de la Plata*.



El teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos Antonio Núñez Rodríguez junto al profesor Claudius Dornier hijo, examinan el motor Continental 0-470-J de 225 HP, del segundo prototipo de la avioneta de enlace Dornier Do 25, matrícula militar XL-9-2, proyectada por la Oficina Técnica Dornier de Madrid y construida por CASA en Sevilla. (SHYCEA).

En marzo de 1926, se dispone que efectúe el Curso de Observadores de Aviación. Por Real Orden de 31 de mayo, se le concede la Cruz Naval de 1ª Clase de María Cristina, por los méritos contraídos en las operaciones llevadas a cabo en la Zona de Marruecos, entre el 1 de agosto de 1924 y el 1 de octubre de 1925.

En atención a su heroico proceder, del día 19 de julio de 1926, al lanzarse al mar desde un dirigible, para salvar la vida del TN Durán, S.M. el Rey Alfonso XIII, tuvo a bien concederle la Medalla Aérea (R.O. de 24 de agosto) y más tarde la Cruz de Primera Clase con distintivo negro y blanco de la Orden Civil de Beneficencia (R.O. de 3 de mayo de 1927).

En junio de 1927, es nombrado para asistir a un Curso Aeronáutico de dos años, en la prestigiosa Ecole Supérieure d'Aeronautique et de Construction Mécanique, de París. En octubre, obtiene el Título de Observador Naval. En julio de 1928, se incorpora al Curso de Observadores, pasando una vez terminado el mismo al *Dédalo*. De acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Aeronáutica, S.M. el Rey dispuso que le fueran reconocidos en Marina, los títulos de Ingeniero de Construcciones Aeronáuticas y Mecánicas, expedidos por la Escuela Superior de Aeronáutica, de París (R.O. de 5 de agosto de 1929).



Fotografía del general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, Antonio Núñez Rodríguez, realizada el día 1 de enero de 1960, cuando ostentaba el cargo de Director General de Industria y Material del Ejército del Aire. Destaca sobre el uniforme la Medalla Aérea concedida por R.O. de 24 de agosto de 1926. (SHYCEA).

En agosto de 1930, es nombrado Inspector de la Marina, en la fábrica Hispano-Suiza. En mayo de 1931, asciende al empleo de capitán de corbeta, siendo destinado al Estado Mayor

de la Escuadra y más tarde, a la Dirección de Aeronáutica Naval.

El día 10 de septiembre de 1932, se traslada a Basilea (Suiza), para tomar parte en la Copa Gordon Bennet, de donde parte el día 15, pilotando el globo "L-14 de abril", aterrizando al siguiente día en Varsovia, obteniendo el tercer premio del citado concurso, después de recorrer la distancia record de 1.150 kilómetros, en 25 horas.

Por Orden de 18 de enero de 1935 y en virtud del parte de campaña, cursado por el Director de la Escuela Aeronáutica de Barcelona, referente al ataque que fue ésta objeto la noche del día 6 de octubre de 1934, por elementos revolucionarios de aquella capital, le es concedida la Cruz del Mérito Naval de 2ª Clase con distintivo rojo.

El día 18 de julio de 1936, con motivo del alzamiento militar y por haber tomado parte activa en el mismo, es detenido en Barcelona el día 20 de julio y conducido al castillo de Montjuich y más tarde al trasatlántico *Uruguay* que hacía de buque-prisión. El día 12 de diciembre, es juzgado en Consejo de Guerra y condenado a muerte, cuya pena le es conmutada cinco días más tarde, por la de reclusión perpetua, siendo de nuevo llevado al castillo de Montjuich. El día 11 de abril de 1937, es trasladado a la cárcel Modelo de Barcelona y el 22 de diciembre pasa a la de Vendrell.



Grupo de personal subalterno militar y naval, español y francés, que materialmente cubren el hidroavión Macchi M. 24, indicativo M-NMLD, del cabo 2º mecánico Salvador Bosch Atset, en la Base de El Atalayón, en Mar Chica, donde queda destacado, en septiembre de 1925. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

El día 8 de marzo de 1938, es trasladado a la cárcel de Manresa hasta el día 10 de octubre, que pasa a la checa del S.I.M. que tenía instalada en el monasterio benedictino de Santa María del Collell (Gerona), lugar donde también estaba prisionero, entre otros, el célebre falangista Rafael Sánchez Mazas. El día 10 de febrero de 1939, sale de la citada checa, siendo conducido en unión de varios aviadores prisioneros, a la frontera francesa. De Francia es rescatado por una Delegación de la Aviación nacional. Se presenta en Zaragoza, donde queda pendiente de Información judicial, que queda resuelta por el Juzgado de la 4ª Región Militar, sin declaración de responsabilidad.

El día 1 de abril de 1939, a propuesta del Jefe del Aire, es destinado como Jefe al Servicio Industrial de la Zona Norte. El día 25 de abril, pasa destinado al Arma de Aviación. Por Orden Ministerial de 15 de junio, es ascendido a capitán de fragata. En noviembre, es destinado como Subdirector de Fabricación a la Dirección General de Material del Ministerio del Aire, habiendo realizado desde el 1 de diciembre de 1922 hasta el 31 de diciembre de 1939, un total de 1.050 horas de vuelo.

En mayo de 1940, marcha a Alemania e Italia, con objeto de adquirir material aeronáutico y pasa a formar parte de la Escala Inicial de Ingenieros Aeronáuticos, con el empleo de teniente coronel. Por Orden de 31 de mayo, causa baja definitiva en la Marina. En julio de 1941, viaja de nuevo a Alemania, repitiendo viaje al año siguiente pero, esta vez visitando además, fábricas y establecimientos industriales, de Suiza e Italia.



Segundo Contramaestre de Aeronáutica Naval, con la Especialidad de Mecánico de Vuelo, Salvador Bosch Atset, Medalla Aérea por O.M. de 7 de octubre de 1931. (Museo Naval).

A finales de febrero de 1944, marcha a Berlín y otros puntos de Alemania, para estudiar en la casa Heinkel, la construcción de prensas especiales para la estampación de largueros y perfiles de aviones y para gestionar el urgente envío del material aún pendiente de entregar. En junio, vuelve a viajar a Suiza para estudiar y gestionar la compra de las hélices Escher-Wyss para el caza Hispano Aviación H.A. 1.109 J-1-L y la adquisición del compresor de aire y arranque Mora-Wecke para el motor Hispano Suiza H.S.-89 12-Z, fabricado en Barcelona.

En julio de 1945, pasa destinado al

Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica (I.N.T.A.), como Jefe del Departamento de Motores, destino en el que permanece durante tres años como "supernumerario".

En mayo de 1949 y con objeto de buscar motores para los aviones Heinkel He. 111 y Junkers Ju. 52 viaja a Pau, Holanda, Suiza y la zona ocupada de Alemania Occidental. En agosto se le nombra Enlace del I.N.T.A. con el Ministerio del Aire. En el mes de julio de 1950, viaja a Holanda para recibir motores B.M.W. y a Francia para recepcionar los motores Hispano Suiza H.S.-89 12-Z-17. En octubre, asiste en París, a las pruebas de adaptación de las hélices De Havilland al avión de caza Hispano Aviación H.A. 1.109 K-1-L.

En octubre de 1952, es nombrado Director General del I.N.T.A. El día 26 de diciembre de 1953, se traslada a Sevilla con objeto de presenciar las pruebas de un avión de enseñanza avanzada. Con fecha 14 de abril de 1956, sale en comisión de servicio para Canarias para asistir a las pruebas del avión Heinkel He. 111, construido por C.A.S.A., con motor Merlin y provisto de hélices de la Empresa Nacional de Hélices para Aeronaves S.A.

En enero de 1957, se le nombra Director General de Industria y Material del Ejército del Aire.

Por Decreto de 28 de junio de 1957, asciende a general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Por Decreto de 1 de junio de 1962 se le promueve al empleo de general de división del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y el 25 de octubre es nombrado Director General de Aeropuertos.



Comida homenaje a Salvador Bosch en Barcelona por la concesión de la Medalla Aérea. (Museo Naval).

En diciembre de 1963, se le nombra Director General de Infraestructura, de la Subsecretaría de Aviación Civil. Por Decreto de 23 de septiembre de 1965, es nombrado Inspector General del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, cargo en el que permanece hasta su pase a la situación de "reserva", el día 17 de enero de 1968. Fallece el día 7 de junio de 1982.

SALVADOR BOSCH ATSET (1903-?)

Nace en Barcelona, el día 21 de junio de 1903. Era hijo de Domingo Bosch y de María Atset.

En abril de 1923, ingresa en el Arsenal de Cartagena como Marinero de 2ª, siendo destinado al *Dédalo* y luego al crucero *Rio de la Plata*, prestando servicios de electricista en los hangares del muelle de Contradique de Barcelona.

A mediados de febrero de 1924, es nombrado Alumno Mecánico en vuelo, formando parte de la 4ª Promoción y haciendo sus primeros vuelos en el hidroescuela Savoia S.13. En septiembre del mismo año, pasa destinado a la Escuadrilla de hidros Savoia S.16 bis, embarcada en el *Dédalo*, tomando parte en los bombardeos aéreos de Tguisas y en las operaciones efectuadas para la evacuación de la cuenca del Uad-Lau.

En mayo de 1925, se le promueve a Cabo 2º Mecánico de Aeronáutica Naval. El día 9 de septiembre, sale en el hidro Macchi M.24, indicativo M-NMLD, hacia Alicante, Los Alcázares y El Ataláyón, donde queda destacado, tomando parte en los bombardeos aéreos de Axdir y Alhucemas, siendo premiado por su heroica actuación, con la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y con la Medalla de Sufrimientos por la Patria con pensión vitalicia.

En diciembre de 1927, asciende a Maestro de Aeronáutica Naval, continuando destinado en los talleres de la Aeronáutica Naval de Casa Antúnez. En octubre de 1929, toma parte con la Escuadrilla de Macchi M.18 en las maniobras de la Flota y en diciembre, es destinado a la Escuadrilla Dornier Wal, siendo pasaportado a Cádiz para hacer vuelos de pruebas con los mismos. En julio de 1930, asciende a 2º Contramaestre de Aeronáutica Naval con la Especialidad de Mecánico de Vuelo y se le nombra para dotar un Dornier Wal, sufriendo el retroceso del motor en el brazo derecho, que le produce una fisura en el cúbito, pero sigue trabajando para que su hidro continúe prestando servicios. En enero de 1931, se le concede la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.



Aspirante de Marina de segundo año, Julio Guillén Tato, luciendo sobre su uniforme el distintivo de Aerostación Militar, en la Escuela Naval Militar de San Fernando, el día 15 de abril de 1915. Años más tarde, le sería concedida la Medalla Aérea por Decreto de 26 de marzo de 1932. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).



El teniente de navío Julio Guillén Tato, en 1922, delante de la barquilla de un dirigible de origen italiano, tipo O de exploración, de 3.600 metros cúbicos de capacidad y con dos motores radiales Colombo de 130 CV. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

El día 12 de septiembre de 1931, en la travesía de Valencia a Baleares, el Dornier Wal, matrícula EA-AAG, sufre un accidente al realizar un amaraje forzoso. Aparte de la tripulación, iban como pasajeros, el Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, Rafael Sánchez Guerra y el Director General

de Navegación y Transportes Aéreos, José María Roldán. Durante una larga y negra noche achicando agua, el contramaestre mecánico Bosch, resulta herido grave en la región epigástrica y en ambas manos. Una vez rescatados por el pailebote *Estela*, Bosch es trasladado primero a Palma y luego a Barcelona, donde queda hospitalizado en la enfermería de la Base, donde después de una estancia de 67 días, es dado de alta. Por Orden telegráfica ministerial del día 23 de septiembre de 1931, se le concede la Medalla Aérea. Posteriormente, por Orden Ministerial de 7 de octubre de 1931, el Gobierno de la República, confirma dicha Orden telegráfica y dispone su publicación en el Diario Oficial del Ministerio de Marina "para conocimiento y estímulo general y natural satisfacción del interesado".

En junio de 1932, se le concede la segunda Medalla de Sufrimientos por la Patria y en noviembre, asciende a Auxiliar 1º de Aeronáutica Naval, graduado de alférez de fragata, continuando destinado en la Escuadrilla Dornier, además de ser Contramaestre de Cargo y Ayudante del secretario del Aeropuerto de El Prat de Llobregat.

Tras los incidentes revolucionarios en Cataluña de octubre de 1934, por orden escrita, restablece el orden en el Aeropuerto de El Prat, al mando de la Marinería.

En julio de 1935, pasa a prestar servicios de aviación, al buque planero *Artabro*, en el cuál queda definitivamente embarcado para la "Expedición Iglesias" al Amazonas, empezando a realizar numerosos vuelos con las dos avionetas (una De Havilland D.H. 60 G- III A y una De Havilland D.H. 83) de dicho buque.

El día 18 de julio de 1936, se fuga del *Artabro*, que se hallaba en Cartagena, yendo a Los Alcázares de donde más tarde sale para Barcelona, buscando la oportunidad para pasar a zona nacional. En agosto, permanece todo el mes en el aeródromo de Getafe, siendo amenazado de muerte, con pistolas, por compañeros de Aeronáutica Naval. En octubre, pasa al aeródromo de Manises, sin destino. En febrero de 1937, pasa destinado a guardar material de aviación en el Club Náutico de Valencia. El 18 de agosto, se fuga, sólo, con una lancha, refugiándose en el crucero inglés *Galatea*, del cuál es desembarcado a los veinte días en el mismo puerto de Valencia y entregado a los republicanos. Es apresado y llevado primero a Manises y luego a la prisión militar de Monte Olivete, donde se le comunica el arresto de toda su



Recepción en el Ayuntamiento de Bruselas, en septiembre de 1923, con motivo de la Copa Gordon Bennet de globos libres. En la fotografía, aparece sentado, el tercero por la izquierda, el teniente de navío Julio Guillén Tato y, a su lado, el teniente Félix Gómez de Guillamón de la Aeronáutica Militar, junto a Eduardo Magdalena del Real Aero Club de España. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

familia. Permanece todo el año 1938 en prisión, siendo juzgado por un Tribunal Popular Militar instalado en el Mercado Central de Valencia, siendo la petición del fiscal la pena de muerte, de la que se libra, al parecer, fingiendo enajenación mental. En 1939, una vez liberado en el hospital de Jijona, se presenta en la Comandancia Militar de Marina de Barcelona, pasando a prestar sus servicios de Alférez Mecánico, en el Parque Eventual de Aviación de Cataluña, en Sabadell. En junio, es comisionado a los bancos de prueba de la fábrica de motores Elizalde. Más tarde es destinado como Jefe de la Puesta Punto de Motores de Aviación, en el Aeródromo de Sabadell.

El día 26 de junio de 1940, es juzgado en Barcelona en el Consejo de Guerra Permanente de Aviación, para examinar el procedimiento sumarísimo de urgencia N° 319-E-A seguido contra él, por su permanencia en zona republicana, resultando sobreesido el procedimiento y siendo declarado exento de responsabilidades.

En febrero de 1941, se le pasaporta en comisión de servicio para Francia, al objeto de recoger unos aviones y motores allí abandonados por los republicanos. El día 21 de octubre de 1942, pasa a formar parte del Cuerpo Auxiliar Servicios Técnicos de la Armada (C.A.S.T.A.), como Auxiliar 1º, Especialidad de Maquinaria.

En noviembre de 1942, es comisionado a Playa de Haro para buscar y recuperar un avión inglés Short S.29

Stirling Mk I de la R.A.F., que había realizado un aterrizaje forzoso. En diciembre, pasa destinado a la Estación Naval de Sóller y seguidamente al Polígono de Lanzamiento de Alcudia, como Maestro del Taller Mecánico y de los Servicios Eléctricos. En agosto de 1943, salva a un niño de morir ahogado en aguas de Alcudia, siendo citado en la Orden. El 25 de junio de 1958, pasa a la situación de retiro. Desconocemos su fecha de fallecimiento.

JULIO GUILLÉN TATO (1897-1972)

Nace en Alicante, el día 5 de agosto del año 1897 en la casa número 41 de la calle San Fernando. Era hijo de Heliodoro Guillén Pedemonti, pintor academicista y catedrático de Dibujo y de Josefa Tato Ortega, ama de casa.

Realiza sus estudios de Parvulario y Primera Enseñanza en el Colegio de los padres Agustinos y en el Collège de l'Alliance Française. En junio de 1907, aprueba el examen de ingreso en el Instituto General y Técnico de Alicante.

El 13 de noviembre de 1913, aprueba el ingreso en la Escuela Naval Militar de San Fernando y en enero de 1914 sienta plaza como Aspirante en dicha Escuela. En enero de 1916 asciende a Guardia Marina y dos años más tarde a alférez de fragata. Durante éste período de formación embarca en los acorazados *España* y *Alfonso XIII* y en los cruceros *Carlos V* y *Reina Regente*.

En enero de 1919 asciende a alférez de navío, embarcando en el contratorpedero *Osado*, afecto al apostadero de Cartagena. En julio, se alista como voluntario para hacer prácticas en hidroavión. En noviembre de 1920, solicita desde Ferrol, hacer el 2º Curso de Aerostación Naval.

Al abrirse el año 1921, es nombrado Alumno e ingresa en la Escuela de Aeronáutica Naval, de Barcelona (Real Orden de 7 de enero). En febrero de dicho año, asciende a teniente de navío. En junio, comienza la instrucción de Globo Libre y la de Aviación, en el aeródromo de El Prat de Llobregat. Durante todo el



Barquilla del dirigible semirrígido SCA, donde podemos identificar al Instructor de Aerostación (I) Domenico Leone ; los tenientes de navío alumnos (*) de la Sierra y Guillén y el mecánico (X). (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).



Imagen de los aerosteros españoles que participaron en la Copa Gordon Bennet de 1923, celebrada en Bruselas. Identificamos, empezando por la izquierda: el primero, al capitán Pedro Peñaranda; el tercero, al teniente coronel Eduardo Baselga; el quinto y sexto, a los tenientes de navío Guillén y de la Sierra; el séptimo, al señor Magdalena y el octavo, al teniente Félix Gómez de Guillamón. Hay dos personas sin identificar. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

mes de octubre, efectúa prácticas de Globo Cautivo en tierra y, a remolque del contratorpedero *Audaz*.

Empieza el año 1922, como Alumno de la Escuela de Aeronáutica Naval, embarcado en el *Río de la Plata*. Durante los meses de marzo y abril, realiza sus primeros vuelos en dirigible. A primeros de agosto, el *Dédalo* zarpa para Ceuta y luego parte hacia Melilla. El día 6 de agosto, realiza, como observador, a bordo de un Macchi M.18, el lanzamiento de bombas sobre las baterías enemigas de Morro Nuevo y el poblado de Azibfazar. Días más tarde, y desde un hidro Savoia S.16 bis, bombardea eficazmente con granadas incendiarias cabo Quilates, Morabito y la batería de Xaib. Por avería de motor, el piloto se ve obligado a amarar a 4 kms. de la costa, siendo recogidos 45 minutos después, por el *Audaz*, metiéndose el hidro a bordo del acorazado *Alfonso XIII*, bajo el fuego del cañón de Morro Nuevo. Premio a estas arriesgadas acciones, fue la concesión en 1923, de la Medalla de Marruecos con pasadores de Tetuán y Melilla (16 de enero) y la Cruz del Mérito Naval de Primera Clase con distintivo rojo (12 de mayo).

El día 23 de septiembre de 1923, los tenientes de navío Julio Guillén y Manuel de la Sierra, participan en la Copa Gordon Bennet de globos libres, celebrado en Bruselas, pilotando el globo *Hesperio* de la Aeronáutica Naval, que competía por primera vez. Cuando se da la señal de partida, se levanta un violentísimo temporal de viento, lluvia, granizo y nieve. Con grandes dificultades, el *Hesperio* logra tomar tierra en Woldendorp (Holanda) después de recorrer 325 kms., resultando heridos sus dos tripulantes, al chocar con un poste de luz eléctrica. Pese a todo, quedaron clasificados en cuarto lugar de la general, en tercero por naciones y en primer lugar de los globos militares y navales. Trágico concurso en el que resultaron destrozados tres globos y en el que murieron cinco aerosteros, entre ellos, el capitán español Pedro Peñaranda, de la Aeronáutica Militar, que falleció en el acto al ser alcanzado por un rayo, cuando tripulaba el *Polar*. Con la hazaña llevada a cabo por Guillén y de la Sierra, España se apuntó un destacadísimo éxito deportivo. El memorable hecho fue recompensado, primero, con la concesión a ambos aerosteros con la Cruz del Mérito Naval de 1ª Clase con

distintivo rojo (20 de febrero de 1924) y, más tarde, con la Medalla Aérea (26 de marzo de 1932).

Comienza el año 1924, destacado en el aeródromo de El Prat, como Oficial de la Sección de Aerostación y Dirigibles. En julio, asiste mandando un dirigible Tipo "O", al encuentro de las escuadras italiana y española en las islas Columbretes. Con motivo del viaje de los reyes de Italia a Barcelona, Guillén, es nombrado Caballero Oficial de la Corona de Italia. En premio al brillante período de operaciones militares en África, comprendido entre julio y diciembre de 1922, se le concede la Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo (R.O. de 12 de diciembre de 1924).

En enero de 1925, continua como Oficial encargado de la Sección de Aerostación en la Escuela de Aeronáutica Naval. Por Real Orden de 18 de febrero, se le concede el Título de Piloto de Dirigible. A mediados de abril marcha a la Hidroeléctrica de Flix (Tarragona), con el Director de la Escuela, para estudiar sobre el terreno la instalación de una central compresora de hidrógeno para Aerostación. El día 10 de septiembre, marcha voluntario a África, en la escuadrilla expedicionaria de hidroaviones

Macchi M.24, como observador. Llega en vuelo a Los Alcázares y al día siguiente a El Atalayón, en Mar Chica (Melilla), quedando la escuadrilla a disposición del general Soriano, formando parte de la Tercera Escuadra, que manda el teniente coronel Kindelán. El día 14 efectúa su bautismo de guerra con reconocimientos y bombardeos sobre Ben-Hach- Mohamet, Tigamisin, Malmusi, Axdir, Amekran, Palomas, Rocosa, Yebel-Sedum, Tafrast, Tamastat, Ain-Kmra, Tamaskinda, Sidi-Drís y cabo Kilates.

En enero de 1926, continúa prestando sus servicios en la Escuela de Aeronáutica Naval como piloto Jefe de la Sección de Dirigibles. Entre los meses de septiembre a diciembre asiste y participa en el Congreso Hispanoamericano de Aeronáutica que se desarrolla en Madrid y Guadalajara, lugar donde realiza vuelos en el dirigible N° 51 de la Aeronáutica Militar.

Al comenzar el año 1927, continúa como piloto de dirigibles en la Escuela de Aeronáutica Naval y de Vocal del Comité Deportivo de la Exposición de Barcelona. Se le concede otra Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo, por los servicios prestados en Alhucemas con la Escuadrilla de Macchi M. 24. (R.O. de 22 de enero) y más tarde recibe la distinguida Cruz de la Encomienda de Número de la Orden de Carlos III. (R.O. de 17 de diciembre), por sus destacadas acciones en beneficio de España y la Corona.

En febrero de 1928, se le nombra miembro de la Comisión Inspector de la construcción de la réplica de la Carabela *Santa María*. A mediados de mayo, se le encarga redactar el plan, relativo a la presencia y contribución de la Marina en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla. En febrero de 1929, es nombrado Comandante de la Carabela. En Abril, asciende a capitán de corbeta. Entre mayo y octubre, saliendo de Cádiz con la Carabela realiza varios viajes a Bonanza, Sevilla, Huelva, La Rábida, Sanlúcar de Barrameda y vuelta a Sevilla donde queda fondeada.

Empieza el año 1930, como Comandante de la Carabela Santa María, fondeada en Sevilla, con motivo de la Exposición Ibero-Americana. En junio, es nombrado subdirector del Museo Naval. Durante el mes de julio, embarca como 3º Comandante del acorazado *Alfonso XIII*, y luego, en agosto, en el crucero *Miguel de Cervantes*, con el que en diciembre sale para Valencia con ocasión del estado de guerra.

Comienza el año 1931, embarcado en el crucero *Miguel de Cervantes* co-

mo 3º Comandante. En agosto, se dispone que pase destinado a la Sección de Aeronáutica del Ministerio de Marina, como Jefe del 2º Negociado de la Dirección de Aeronáutica, destino que desempeña sin desatender el de subdirector del Museo Naval.

Por Decreto de 26 de marzo de 1932, se le concede la Medalla Aérea "por los hechos realizados en la noche del 23 de septiembre de 1923". En mayo es nombrado socio de la Sociedad Geográfica Nacional y Consejero de la L.A.P.E. En diciembre de 1933, se le nombra Director del Museo Naval.

De septiembre a noviembre de 1936 sufre prisión en la cárcel Modelo de Madrid y se refugia en la legación de Polonia, saliendo de España con su familia rumbo a dicho país. Regresa a España y se domicilia en Cádiz. Por haber sido dictado por el Consejo de Guerra de Oficiales Generales del Ejército Sur, un "Pronunciado" condenándole a la pena principalísima de separación del servicio activo, se dispone su baja en la Armada, en junio de 1938. En 1941, se instruye causa de revisión del citado "Pronunciado", resultando absuelto con todos los pronunciamientos favorables.

El 14 de noviembre de 1941, asciende a capitán de fragata y el 5 de diciembre se dispone su pase voluntario a la Escala de Complemento y días más tarde se le nombra, de nuevo, Director del Museo Naval. El 19 de junio de 1942, es elegido miembro de número de la Real Academia de la Historia, por unanimidad. En 1944 asciende a capitán de navío y en 1959 a contralmirante. Durante ese período es distinguido con los más altos títulos y honores nacionales e internacionales. En 1961, Gran Cruz de Isabel la Católica y en 1972, Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil. Fallece en Madrid, el 27 de noviembre de 1972.

MANUEL DE LA SIERRA BUSTAMANTE (1897-1962)

Nace en Jerez de la Frontera, el día 25 de marzo de 1897. Era hijo de Ramón de la Sierra Agüera y de Josefa Bustamante Piuna.

Ingresa en la Escuela Naval Militar de San Fernando, el día 9 de enero de 1914, como Alumno-Aspirante. Asciende a Guardia Marina en enero de 1916 y tres años después a alférez de fragata. Durante este período de formación embarca en el acorazado *Alfonso XIII* y en los cruceros *Reina Regente* y *Carlos V*. En enero de 1920, asciende a alférez de navío y embarca en el cañonero *Marqués de la Victoria* hasta octubre,

donde pasa destinado al buque de salvamento de submarinos *Kanguro*.

El día 11 de enero de 1921, desembarca para asistir al reconocimiento médico para ingreso en la Escuela de Aeronáutica Naval. En abril comienza la instrucción en aeroplano haciendo su primera hora de vuelo. En julio embarca en el crucero *Río de la Plata* afecto a la Escuela y fondeado en el puerto de Barcelona. Durante el mes de octubre efectúa pruebas en globo libre y cautivo.

Al abrirse el año 1922, hizo escuela de globos libres, cautivos y dirigibles. A primeros de septiembre, está con el *Dédalo* en Melilla y sale para Alhucemas a efectuar varios vuelos. El día 23 de octubre, vuelve con el *Dédalo* a Melilla, saliendo para bombardear Afrau y Sidi-Drís.

Con fecha 16 de enero de 1923, se le concede la Medalla de Africa con pasadores de "Melilla" y "Tetuán" y en mayo la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, por su destacada actuación en Marruecos. En agosto, embarca en el crucero *Río de la Plata*. El 12 de septiembre, sale en comisión para Bruselas, para tomar parte en la Copa Gordon Bennet, de globos libres. El 12 de octubre, regresa de Bruselas junto al teniente de navío Guillén, tras su brillante actuación en el citado concurso.

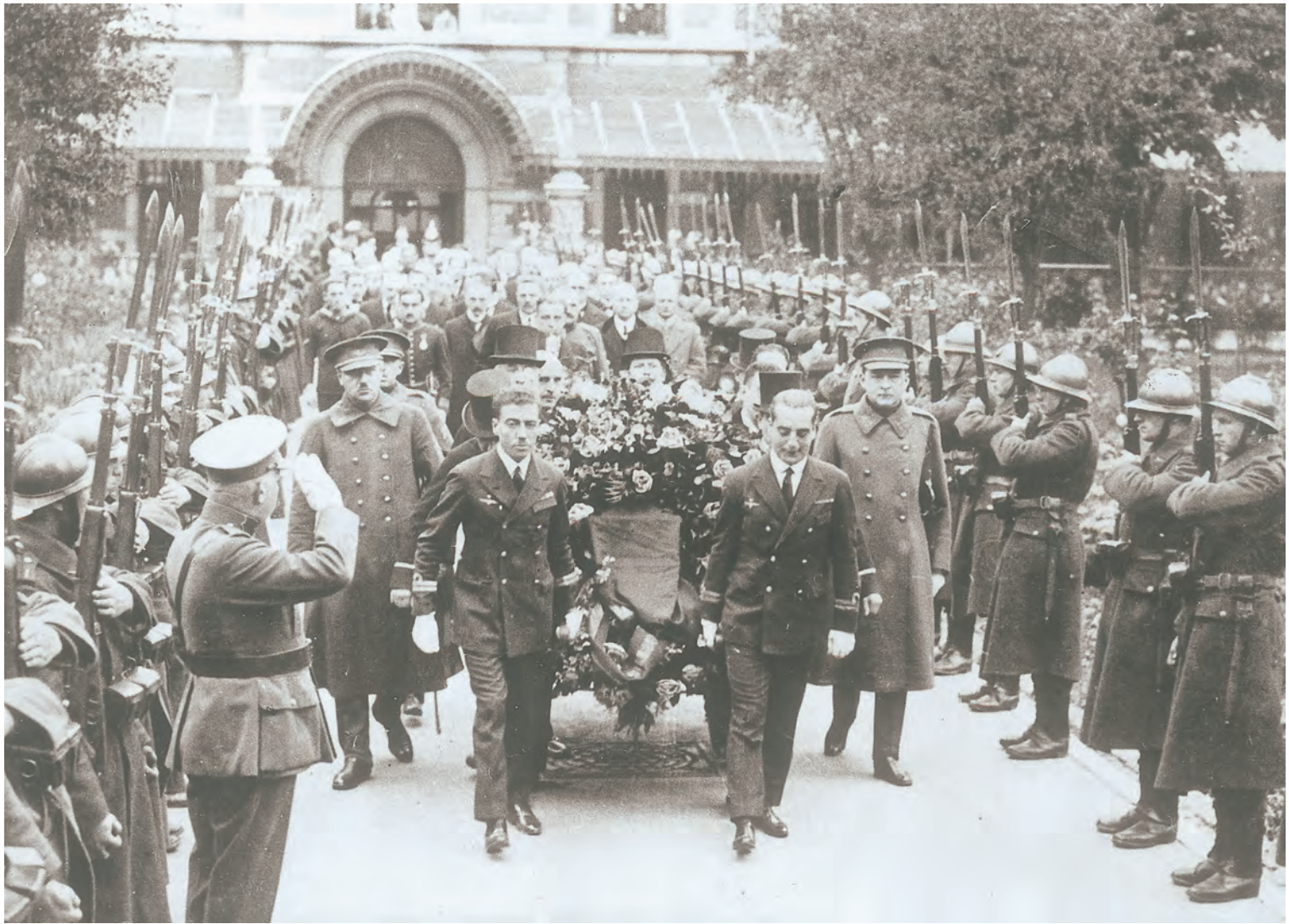
El día 7 de septiembre de 1924, es destinado a Londres para realizar estudios de Aeronáutica, en el prestigioso Imperial College of Science and Technology, de Kensington, en donde continúa hasta el mes de junio de 1925.

Empieza el año 1926, destinado en la Escuela de Aeronáutica Naval, como piloto de dirigibles haciendo prácticas con este material, durante todo el año.

En enero de 1928, pasa destinado como Jefe de los talleres de la Escuela de Aeronáutica Naval. A finales de mayo, es elegido para estudiar los trabajos presentados para el premio "Arturo Elizalde", sobre proyectos de motores para aviación. En octubre, es destinado para formar parte de la comisión-tribunal con el fin de hacer la organización, revalidación de títulos y nombramiento de profesores de la Escuela Superior de Aerotecnia.

A primeros de julio de 1929, es enviado a Italia, en comisión de servicio, para la recepción de un hidro Savoia S.62, en Sesto Calende y más tarde es nombrado Inspector de la construcción de los aparatos Dornier Wal (R.O. de 3 de septiembre).

Asciende a capitán de corbeta (R.O. de 7 de octubre de 1930). Días más tarde, es destinado como profesor even-



En primer término, los tenientes de navío Guillén y de la Sierra, portando con emoción y orgullo el féretro con los restos mortales de su compañero el capitán Peñaranda, muerto por un rayo, el día 23 de septiembre de 1923, cuando participaba en la Copa Gordon Bennet. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

tual de Aerostación y Dirigibles en la Escuela Superior de Aerotecnia y es nombrado Subdirector de la Escuela de Aeronáutica Naval.

En junio de 1931, se le nombra profesor de Tecnología y Construcción y de Aerodinámica y Motores en la Escuela de Aeronáutica Naval y más tarde Director de la misma.

Comienza el año 1936, en igual situación y destino que los años anteriores. Por escrito de fecha 25 de agosto del entonces jefe del Aire, general Kindelán, pasa destinado como jefe de la 3ª Sección de Operaciones, del Estado Mayor. Por escrito de fecha 22 de mayo de 1937 del general jefe del Aire, pasa destinado como enlace de la Legión Cóndor, sin pérdida de su anterior destino. A propuesta del general jefe del Aire, en septiembre de 1938, pasa destinado como enlace del Ejército del Norte y en noviembre, se le destina a Servicios Técnicos del Estado Mayor del Aire. Por Orden de 27 de marzo de 1939, es ascendido al empleo de capitán de fragata y por Orden de 28 de octubre, se le nombra Caballero Oficial de la Orden de la Corona de Italia.

Por Orden de 12 de febrero de 1940, se le autoriza para usar sobre el uniforme la insignia del Águila Alemana de 2ª clase. Por Orden de 30 de mayo, pasa a formar parte de la Escala Inicial del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, con el empleo de teniente coronel, causando baja definitiva en la Armada pero, conservando con carácter honorífico el empleo de capitán de fragata. Pasa el mes de junio destinado en Sabadell, como Jefe del Parque Eventual de Cataluña. Por Orden de 18 de julio, se traslada a Washington, como Agregado Aéreo de la Embajada de España en los Estados Unidos, en donde permanece lo que queda del año y todo el año 1941.

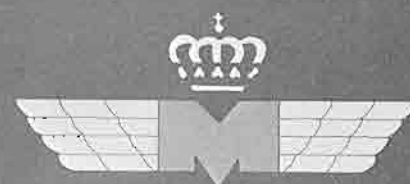
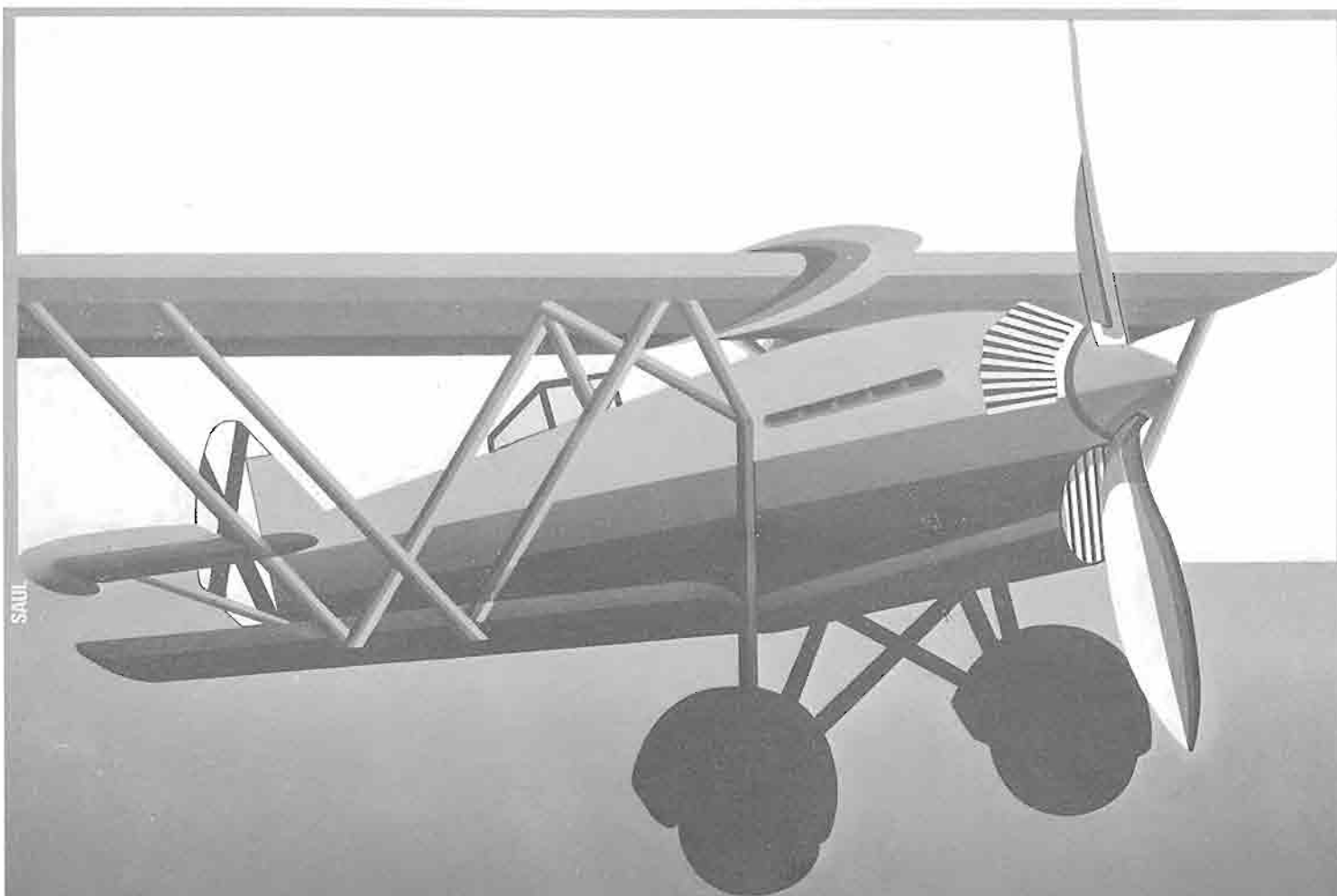
Por Orden de 30 de octubre de 1942, asciende a Coronel del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y al día siguiente, se le nombra Agregado Aéreo a la Embajada de España en Buenos Aires, en donde permanece hasta noviembre de 1944, pasando a la situación de "Disponibles Forzoso" en la Región Aérea Central. En septiembre de 1945, es designado Jefe de la Zona Territorial de Industria N° 2 (Sevilla). En fe-

brero de 1946, es nombrado Jefe de la Maestranza Aérea de Cuatro Vientos y en diciembre, pasa destinado a la Dirección General de Industria y Material, como Jefe de Fabricación del Ministerio del Aire.

El día 26 de mayo de 1948, sufre un accidente de automóvil en acto de servicio, resultando herido "menos grave" y quedando hospitalizado hasta el 28 de septiembre, fecha en que fue dado de alta. A resultas de éste accidente, se le concede la Medalla de Sufrimientos por la Patria, con cinta amarilla. (Orden de 28 de enero de 1949).

Por Orden de 13 de octubre de 1950, es destinado como Jefe a la Maestranza Aérea de Sevilla, donde permanece hasta el 29 de octubre de 1959, fecha en la que asciende a general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, pasando destinado a la Dirección General de Aeropuertos del Ministerio del Aire, como Subinspector Técnico.

Con fecha 1 de junio de 1962, es nombrado Director General de Aeropuertos, desempeñando dicho cargo, hasta el día 10 de octubre de 1962, fecha de su fallecimiento en Bañeres (Tarragona).



MUSEO DEL AIRE
CUATRO VIENTOS/MADRID

Antonio Fernández Santillana, constructor de aeroplanos, en el centenario de su muerte

ANTONIO GONZÁLEZ-BETES
Miembro del IHCA

INTRODUCCIÓN

La oportunidad para rescatar del olvido uno de los grandes pioneros en el mundo de la aviación se ha presentado en el centenario de su muerte acaecida el 6 de diciembre de 1909 en el aeródromo de La Brague cerca de Antibes-Niza en la Costa Azul francesa.

Tendemos a olvidarnos de nuestras glorias y este artículo tratará de paliar ese olvido y recordar a este esforzado héroe de la aviación española muerto en el extranjero y el cuarto de los que dieron su vida por ese gran sueño de la humanidad: Volar.

Se ha investigado su vida desde que llegó a Francia a finales del siglo XIX, hasta su muerte. Con paciencia, metodología de historiador y exactitud de ingeniero se ha podido historiar un personaje multifacético, Antonio Fernández Santillana, y ver que lo más interesante de su vida es su faceta de constructor de aeroplanos.

Es digno de elogio este español, que emigró a Francia y que ejerció como sastre, primero en París y después en Niza, donde construyó dos aeroplanos, los presentó en varios festivales, vendió la patente, efectuó el primer vuelo en la Costa Azul y se mató pilotando su propio avión.

Una importante revista de la época manifestaba lo siguiente: "El mérito y esfuerzo intrínsecos de Fernández, por el solo hecho de haber ideado unos aeroplanos, construirlos el mismo y pilotarlos, son pruebas elocuentes e innegables que revelan evidentemente, un talento poco común del cual podía esperarse mucho en aviación".

Empecemos su biografía en su lugar de nacimiento en España.

ARANJUEZ SIGLO XIX



Durante la segunda mitad del siglo considerado, se produjo la transformación de Aranjuez hacia la modernidad y Madrid fue clave de su desarrollo posterior. Durante dicha transformación fue el lugar elegido para ser sede de un festival aerostático. Este tiene lugar el 6 de junio de 1784 (nota 1). El aeronauta francés Henri Bouché se presenta con un globo tipo Montgolfier, en los jardines, prepara la escena, el globo asciende, pero se incendia y cae a tierra, resultando herido el aeronauta.

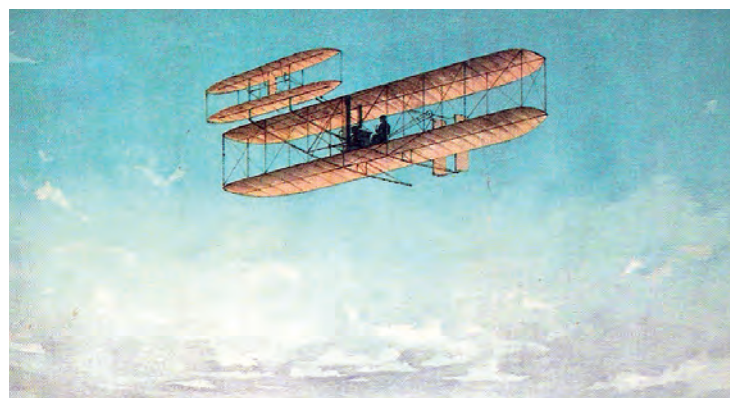
Testigo de su corto vuelo es el cuadro alegórico del pintor Antonio Carnicero que se muestra en la lámina 1 (nota 2).

En Aranjuez vivían a mediados del siglo XIX, Domingo Fernández Beranjano, de profesión sastre, y Josefa Santillana Romero de profesión sus labores, ambos naturales de Aranjuez. Contrajeron matrimonio y tuvieron 9 hijos, Luisa, Carlos, José, ANTONIO, Salustiano, Concepción, Pilar, Manuela y Antonio Manuel. De los siete primeros hijos no se han podido encontrar sus partidas de nacimiento en los archivos, sí de los dos últimos hijos en el Registro actual de Aranjuez: Manuela y Antonio Manuel nacieron en 1874 y 1878 (nota 3).

De los cinco hijos tres fueron picadores, José, Salustiano y Antonio Manuel, y conocidos en el mundo del toreo como El Largo, Chano y Chanito, respectivamente. Participaron en numerosas corridas con los diestros Guerrerito y Reverte (nota 3). Antonio siguió otros derroteros pues emigró a Francia, buscando ejercer su profesión de sastre.



1. Reproducción del cuadro de Antonio Carnicero sobre el primer vuelo de un aeronauta en España y en Aranjuez.



3. El aeroplano de los hermanos Wright volando sobre la campiña. Habían realizado después de su primer vuelo en diciembre de 1903, unos 50 vuelos con un total de 180 minutos.

LA EMIGRACIÓN A FRANCIA DE ANTONIO FERNÁNDEZ

Antonio, el cuarto hijo nacido en el año 1866, aprende con su padre la profesión de sastre y, en 1880, inicia su propia aventura, coge el tren en Madrid con dirección a París (Francia) y rompe los lazos con la villa a la que no volvería (nota 5).

En París busca un local cerca de los Campos Elíseos e instala un taller de sastre de señoras, en la rue Richepanse nº 8 (nota 5).

Después se traslada Niza e instala un segundo taller de sastrería de señoras.

En 1904 se casa con Mademoiselle Ponge, miembro de una conocida y acomodada familia de Niza y establece su domicilio en la Plaza Magenta. La familia de su mujer vivía cerca, en el Boulevard Joseph-Garnier número 33.

Por su profesión y amor a los deportes pronto se integra en la sociedad de Niza, figurando como miembro de las sociedades deportivas. Era un buen deportista aficionado que manejaba con habilidad la bicicleta y la motocicleta y participaba con asiduidad en los eventos deportivos que se celebraban en Niza en dicha época. Pero su profesión le hace viajar con frecuencia a la capital de Francia. Corre el año 1907.

UN VIAJE A PARÍS

El año 1907, lo califican los historiadores aeronáuticos como el del preludio del gran desarrollo que se produjo en el mundo de la aviación, el de la conquista del aire con medios mecánicos. Ese año Fernández, realiza un viaje a París y establece contacto con el mundo deportivo y con el aún incipiente de la aviación. Conoce a deportistas de la época, principalmente corredores de bicicletas y de motocicletas, interesados en el vuelo de los aeroplanos y consigue una buena documentación en libros y revistas sobre la aeronáutica. Así conoce como se ha efectuado el primer vuelo con motor en 1903 por los hermanos Wright (lámina 3). El aeroplano de los hermanos Wright volando sobre la campiña.

Se recuerda que en Niza comenzaron los ensayos del francés capitán Ferber con planeadores efectuadas en una grúa. Había comenzado sus ensayos en 1899. Voló en su propio aeroplano en 1905 y perdió la vida en un accidente de vuelo el 23 de setiembre de 1909 (ver lámina 4).



Habiendo logrado que su negocio prosperase, a Fernández le queda mas tiempo libre para su nueva afición deportivo-técnica a las cosas del aire.

En 1908, vuelve a París y visita el Salón del "L'Automóbil et Industrial Machinery" en los Campos Elíseos, cerca de donde tenía su taller de confección de sastre de señoras. Debido a la insistencia de los conocidos constructores de aeroplanos Esnault-Pelterie, Bleriot y otros, las autoridades del mencionado Salón permiten que se expongan aeroplanos en un apartado "stand", en la parte trasera del edificio del "Gran Palais" en los Campos Elíseos. Se podían contemplar: el aeroplano Ader -el primero que voló en el mundo según los franceses- y los de Kapferer (Voisin), Antoinette, y un helicóptero Breguet. Al clausurarse el Salón, fue tal el interés del público por la aviación, que se creó un Comité formado por eminentes personas de la aeronáutica francesa para poder participar en el primer Salón de la Aeronáutica en el año 1909.

Ese Comité actúa como Grupo promotor de "Unión des Industriels de la Locomoción Aérienne" con Esnault-Pelterie como presidente.

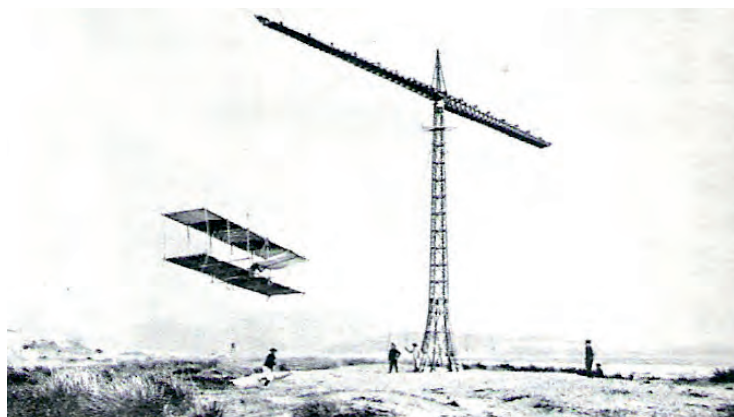
Con más documentación, lo aprendido en las visitas realizadas y los contactos establecidos con aviadores de la época Fernández vuelve a Niza.

UN TALLER SINGULAR

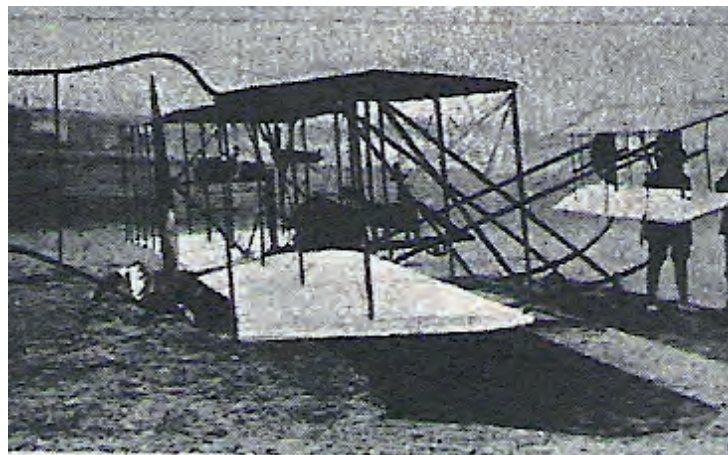
Antonio Fernández, a finales de 1908 empieza el diseño de su primer aeroplano. En esa época existen varios conceptos de aeroplanos: el primero el de los hermanos Wright, biplano, timón de profundidad delantero, timón de dirección trasero y alabeo por medio de la deformación de puntas de las alas. El segundo concepto biplano tipo Voisin o Curtiss similar pero con otros sistemas de alabeo, por último el tipo monoplano con cola trasera y alabeo con las puntas de las alas.

Se decanta por un biplano y elige un concepto que es una mezcla de los aeroplanos Wright y Curtiss. Después de la parte conceptual, pasa a la parte preliminar del diseño. Lo cierto es que estimamos que no era muy difícil diseñar un aeroplano en 1908, si queremos situar las cosas en su justo término.

El segundo paso es elegir un motor y Fernández se decanta por el Antoinette de 24 caballos de potencia para propulsar el aeroplano y encarga una hélice Chauviere.



4. Ensayos de planeadores realizados por el francés capitán Ferber, en los alrededores de Niza, en el año 1903.



5. Concepto general del aeroplano AFS nº 1.

Su gran inteligencia e intuición le permiten superar todos los problemas y el aeroplano va tomando forma en el tablero de dibujo. Le ayudan los empleados de su taller de sastrería. Así nació el primer aeroplano de Fernández que denominaremos AFS nº 1.

Era un aparato de elegantes líneas, biplano, de 8,5 metros de envergadura, 8,5 de longitud y 50 metros cuadrados de superficie sustentadora. Para controlar su aeronave dispone un timón de profundidad doble delante, tipo "canard", y otro de dirección doble en la parte trasera. El alabeo lo consigue con el método de los hermanos Wright, deformando los extremos de las alas. El sistema de mando era uno original de Fernández y con un solo árbol podía controlar los tres ejes del aeroplano, altura, dirección y albeo. No usaba pedales.

Lo que se puede llamar fuselaje, consistía en dos quillas que servían de base para el tren de aterrizaje cuadríciclo. La célula biplana estaba constituida por dos largueros y uno adicional para las aletas de alabeo y 24 costillas en cada ala con un perfil parecido al Eiffel.

Encima de la doble quilla AFS instaló un asiento. Detrás del piloto dispuso la bancada del motor Antoinette y los accesorios correspondientes, batería, depósito de combustible y los mandos del carburador y del encendido. Como instrumental solo instaló un cuenta revoluciones o tacómetro.

En la vista que se muestra en la lámina 5, se puede observar el concepto general del aeroplano AFS nº 1.

Con el aeroplano terminado en julio de 1908 Fernández piensa que es una buena ocasión de presentarlo en el festival de aviación que se va a celebrar en Reims en agosto de 1909. Logra inscribir su aparato.

LA GRAN SEMANA DE LA AVIACIÓN DE REIMS (1909)

La Gran Semana pretendía ser uno de los acontecimientos más importantes para la aviación. Tuvo lugar en el inmenso aeródromo de Betheny, inmejorable como campo de aviación, equipado con hangares, tribunas, restaurante y aparcamientos. En la lámina 6 se puede contemplar una vista de los hangares de Reims.

La Gran Semana de la Champagne, tiene lugar del 22 al 29 de agosto de 1909. Se inscribieron un total de 35 aparatos, número con el que figuraba el de Fernández. Asistieron medio millón de personas. Aunque la meteorología no ayudó mucho, se cumplieron de sobra los objetivos del festival.

No está documentado que volase el aeroplano de AFS, pero el aparato fue muy admirado por los asistentes. En dicho festival se dieron varios premios y se comprobó el enorme



6. Festival de aviación de Reims. Francia, agosto de 1909. Vista de la zona de los hangares.

avance de la aviación. El aviador Farman gana el premio de distancia recorriendo 180 kilómetros en 3 horas 15 minutos; Glenn Curtis obtiene el de velocidad en 75 kilómetros por hora y Bleriot gana el de altura en 155 metros y el de pasajeros transportados.

Terminado el festival Fernández embala el aparato y lo transporta a Niza.

SALÓN DE PARÍS

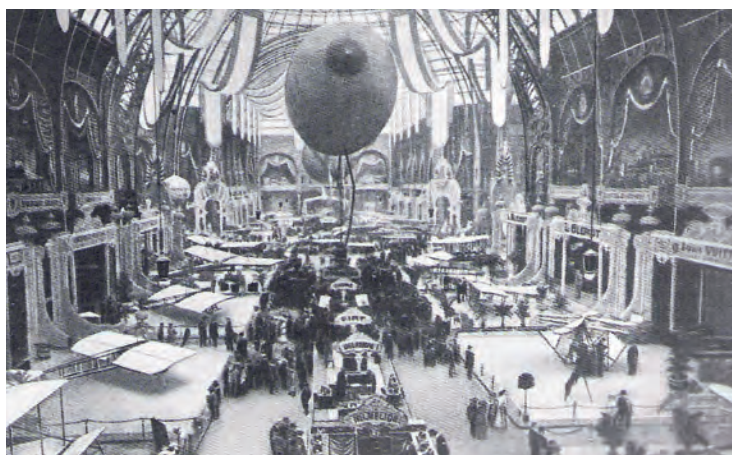
Tuvo lugar del 18 de setiembre al 30 de octubre de 1909. En el Salón se podían contemplar cuatro dirigibles, 16 aeroplanos y varios motores, como el Anzani, Antoinette y el Gnome rotativo. El aeroplano es la estrella del momento y empieza a ser visto con atención pensando en su futuro. En la lámina 7 se muestra el interior de la Exposición de Aeronáutica de 1909.

La aviación, se nota, está en pleno desarrollo en Francia: los norteamericanos hermanos Wright, protagonistas del primer vuelo con motor en el mundo en 1903, han realizado vuelos muy notables en Le Mans en 1908 y en Estados Unidos, dejando bien establecido que sus aparatos eran los mejores del momento y anulando por completo el escepticismo existente en Francia. Las consecuencias se traducen en que venden varias patentes y sus aparatos son pedidos en varios países e incluso en Francia se monta una pequeña fábrica para atender la demanda.

Bleriot construye varios modelos que prueba en los alrededores de París, en Port-Aviation, y ha realizado la travesía del Canal de la Mancha en agosto de 1909 lo que le hace ser admirado, festejado y se le abren las puertas de un prometedor futuro. Las ventas de sus modelos suben notablemente.

Fernández con las enseñanzas obtenidas en Reims, volvió a Niza, como hemos comentado, y diseña un nuevo aparato que denominaremos el AFS nº 2. Tiene grandes diferencias con el AFS nº 1. Construye un nuevo fuselaje con una quilla simple al que une un tren de aterrizaje triciclo. El motor lo cambia por un ENV de 50 caballos de potencia. Los timones de profundidad dobles son sustituidos por uno sencillo, monoplano y el timón de dirección doble lo cambia por uno sencillo y con un plano horizontal para obtener mas estabilidad direccional. La célula y los mandos de vuelo son los mismos del aeroplano AFS nº 1.

Fernández ha conseguido diseñar un nuevo aparato que es diferente al anterior en muchos aspectos, aunque ha conservado el concepto, pero estimamos que en teoría era más estable, dentro de la inestabilidad inherente a la configuración de su aparato.



7. Interior del Salón de la Aeronáutica de Paris.

Preparado el nuevo aparato es facturado para París para presentarlo en el Salón de la Aeronáutica.

En septiembre de 1909, el nuevo aparato aparece muy airoso delante de un "stand", en que se ve claramente un letrero "A. Fernández" y al lado la dirección de su taller de moda de señoras. Detrás aparece el "stand" de Pierre Levasseur.

Entre los numerosos visitantes que se acercan a contemplar el nuevo aparato AFS nº 2, se encuentra el constructor de hélices e industrial Pierre Levasseur, que se interesa por el aeroplano e inicia unas conversaciones con Fernández con vistas a adquirir la patente del mismo, obtenida en agosto. Con la patente adquirida fabrica Levasseur en 1910 dos ejemplares del aeroplano "Fernández AFS nº 2", con algunas necesarias modificaciones que los utiliza en su Escuela de Pilotaje de Jubisy y parece ser que volaron durante unos años.

Dado el éxito obtenido por Fernández en el Salón de Aeronáutica con su nuevo aeroplano AFS nº 2, y terminado el mismo, lo embala y lo factura en tres grandes cajas para Inglaterra, donde se va a celebrar otro festival en Blackpool. En la lámina 8 se muestran dos vistas del aparato de Fernández, el AFS nº 2 en el Salón de París.



EL FESTIVAL AERONÁUTICO DE BLACKPOOL (INGLATERRA)

Este festival organizado por el Aeroclub del Reino Unido, tiene lugar del 18 al 23 de octubre de 1909. Fernández monta su aparato y lo presenta al público. En dicha ciudad costera la celebración de la Semana de Aviación atrae mucho público, aunque desafortunadamente el tiempo no ayuda (6 y 7).

En las revistas de la época hemos encontrado escasas referencias de Fernández y de su aeroplano. No pudo volar en Blackpool por dos causas: en primer lugar el tiempo fue muy desfavorable y en segundo lugar el aparato no estaba todavía a punto: solo efectuó unas pruebas, un largo rodaje de más de un kilómetro (nota 6). Este único rodaje probablemente le permitió comprobar sus actuaciones en tierra y entrenarse. Hay que tener en cuenta que los aparatos de aquella época tenían poco mando lateral, no disponían de frenos en las ruedas y por tanto muy difíciles de mantener en línea recta durante el despegue (lámina 9).

Fernández sin desmayar embala de nuevo su aparato y se traslada a Niza a continuar sus experiencias aeronáuticas.

REGRESO A NIZA

Lo primero que hace Fernández es buscar terrenos aptos para sus ensayos de vuelo. Hacia poco se había inaugurado un aeródromo privado cerca de Antibes y se pone en contacto con su dueño Georges Tiranty. Este aeródromo denominado de "La Brague", se encontraba en los llanos de Grimaudes, a unos 20 kilómetros de Antibes y estaba situado entre la vía férrea y la carretera nacional Niza-Cannes; tenía una superficie trapezoidal de unos 600 metros de longitud y una anchura máxima de 250 metros.

Fernández llega a un acuerdo con M. Tiranty para poder utilizar el campo de vuelo y le alquila el único hangar donde poder alojar su aparato. El aparato lo monta con la ayuda de su mecánico Louis Lefevre, encontrándose preparado y dispuesto para el vuelo en la segunda quincena de noviembre de 1909 (7).

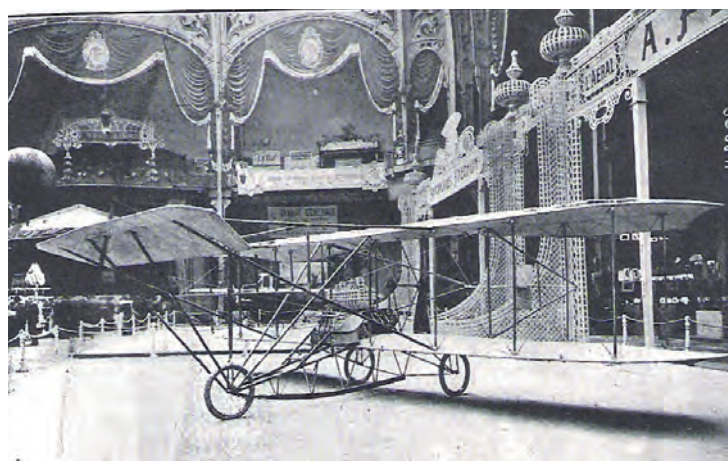
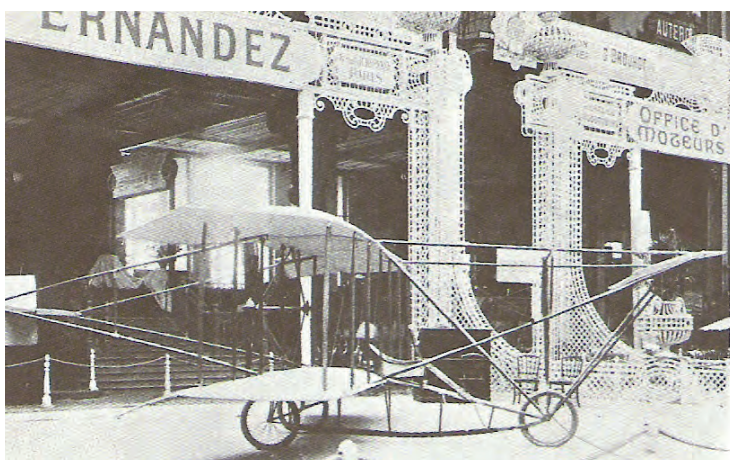
EL PRIMER VUELO EN LA COSTA AZUL

El aviador Delagrange, uno de los mejores pilotos del momento, al que conoció en Reims, visita Niza para asesorar en la búsqueda e idoneidad sobre varios terrenos elegidos en principio por el Comité de Aviación de Niza como posibles aeródromos. Delagrange establece contacto con Fernández y este le invita a conocer su nuevo aparato el AFS nº 2. El dictamen del aviador francés es favorable y acepta efectuar un vuelo, pero desgraciadamente no llega a volar pues rompe el aparato durante un corto rodaje. Esto confirma lo que hemos comentado antes, la gran dificultad de conseguir rodar un aparato con escaso mando lateral.

El aparato es reparado por Lefevre y puesto en disposición de vuelo y Fernández efectúa con el una prueba de rodaje que, sin embargo, es satisfactoria. Y llega el gran momento.

Según los datos recogidos en nuestra investigación el primer vuelo del aparato y primero en la Costa Azul tuvo lugar el 27 de noviembre de 1909, fecha dorada de la aviación del litoral (6).

El día se presenta favorable, viento flojo, pero con algunas ráfagas. En la primera intentona el aparato se desvía y choca contra la barrera de la vía del ferrocarril y sufre la rotura de algunos montantes del ala. Es reparado y preparado de nuevo para el vuelo al costado del hangar. Fernández emprende otra prueba: el aparato comienza su carrera de despegue y a



8. Dos vistas del "stand" de Fernández en el Salón de la Aeronáutica de París, con el nuevo aeroplano AFS nº 2.

unos 150 metros despegar y subir lentamente. Alcanza una altura de unos 20 metros y recorre 180 metros en el aire, pero encuentra unas peligrosas turbulencias que zarandean el aeroplano y Fernández corta motor y aterriza, bien es cierto que un poco bruscamente, lo que da lugar a unas averías leves. El vuelo fue observado por unas treinta personas.

La prensa local publicó: "NOUS ADRESSONS NOS FELICITATIONS SINCERES AU PREMIER AVIATEUR QUI A VOLÉ SUR NOTRE LITORAL".

Después de este triunfo Fernández comenta a la prensa que espera continuar sus vuelos el lunes próximo 29 de noviembre.

EL ACCIDENTE MORTAL DE FERNÁNDEZ

A finales de noviembre y principios de diciembre el tiempo en la Costa Azul fue francamente malo, con mucho frío, nieblas y nieve (6). El día 5 del mismo mes los partes meteorológicos predicen unos días de bonanza. De los testimonios de los testigos de los vuelos, revistas de aviación y prensa local de diciembre de 1909, se ha podido reconstruir el malogrado vuelo donde encontró la muerte el aviador Fernández, cerrando trágicamente un capítulo muy importante de la aviación española (6).

El 5 de diciembre de 1909, se encuentra Fernández en el aeródromo de La Brague a las 7 de la mañana y efectúa un corto vuelo en línea recta. Con Lefevre come en el Restaurante Fontane y se quedan a dormir en un pequeño barracón contiguo al hangar con el fin de estar pronto dispuestos al día siguiente a primeras horas.

A las 7 de la mañana del día 6 de diciembre sacan el aeroplano del hangar y Fernández con el mecánico Louis Lefreve y el ayudante de este el joven Filghiera, efectúan una inspección del aparato y comprueban que uno de los dos cables de mando del timón de profundidad está en malas condiciones.

Fernández está muy impaciente por volar. Lefreve le hace observar lo peligroso que puede ser el vuelo si no se repara el cable adecuadamente con alambre, pero el aviador nervioso le dice que lo repare con una cuerda, que es suficiente. Así se efectúa una reparación de fortuna. Lefreve insiste sobre el riesgo y Fernández le dice: "Yo te pago y corro el riesgo, así que voy a volar".

A las 7 y media el tiempo es favorable, el aire está en completa calma y el cielo semicubierto, con el sol apareciendo ocasionalmente por entre las nubes. El aparato preparado al costado izquierdo del hangar se encuentra dispuesto para volar. Pocas personas en los alrededores.

Enfila el aparato hacia el este, hacia el viento y metiendo motor el aeroplano empieza a rodar. A los 150 metros despegar y subir alcanzando una altura de unos 15 metros. Recorre en línea recta unos 300 metros y hace un viraje de 90 grados, el primero conseguido en sus vuelos. Nivelar el aparato y sigue en línea recta. Como observa que se sale del campo, pues vuela sobre la parte más estrecha del mismo, efectúa un viraje a la izquierda para dirigirse al punto de partida en dirección a Antibes. Lefreve y su ayudante están contentos.

Entonces ven como el aparato parece descontrolarse y "pararse en el aire", pierde la estabilidad y se precipita de morro hacia tierra, donde a consecuencia del choque se convierte en un amasijo de tela y madera. En la lámina 11 se contemplan los restos del aparato de Fernández, después del accidente mortal. La noticia del accidente llega a Niza: "Fernández había muerto".

Esta noticia es comunicada por el dentista M. Signol que pasaba por la carretera en su vehículo y había sido testigo de la caída del aeroplano.

Dos reporteros de la prensa "nicois", al llegar al aeródromo de La Brague recogieron detalles del suceso. Informaron que: "A una veintena de metros de la carretera se encontraban los restos del aparato. Al pasar al lado del hangar le vemos abierto y todo muy ordenado. En un costado un pequeño automóvil, el Peugeot de Fernández.

Nos acercamos a los restos del aparato que está completamente destrozado. El motor está entero y la hélice partida en varios pedazos, algunos a unos veinte metros de distancia. Las alas están rotas y plegadas (sic)".

Para conocer las circunstancias del accidente, recabamos el testimonio de varios testigos del vuelo (6). He aquí el resumen:

"El vuelo se desarrollaba muy bien hasta que después del viraje para volver a en dirección a Antibes, el aparato se le ve inestable, pica y se estrella contra el suelo. Lefreve, el mecánico, llegó el primero al aparato destrozado y comprueba que Fernández está rodeado de restos del aparato y el motor lo aprisiona. Retiran con esfuerzo los restos y rescatan a Fernández. Cuando le sacan comprueban que no tiene ninguna herida pero está muerto. El motor lo tenía empotrado en la espalda, en el costado izquierdo del cuerpo.

El médico forense doctor Clorge certificó que la muerte había sido instantánea y encontró que la caja torácica estaba hundida, varias costillas rotas y el corazón partido (sic). Tenía lesiones en el brazo y en la pierna izquierda".

Un análisis serio del accidente es imposible, aunque el autor de este artículo plantea su opinión.

Empecemos por la rotura del cable de mando del timón de profundidad ¿Se rompió el cable de mando en vuelo? No hay seguridad de que así fuese y ni el mecánico y ninguno de los testigos que presenciaron el accidente lo comentan. Optamos por descartar lo del cable de mando.

Es incontrovertible que Fernández tenía muy poca experiencia de vuelo -solo unos minutos- y los aparatos de aquella época eran prácticamente inestables y los márgenes de estabilidad eran muy críticos. Se confiaba más en la habilidad y entrenamiento del piloto.

Si tenemos en cuenta las experiencias de los hermanos Wright que utilizaban la forma "canard", esto es, con el timón de profundidad delante del aparato, en sus escritos daban a entender que dicha configuración no era la más aceptable y valoraron más la posibilidad de controlar el aparato que éste fuera estable. También comentaron en sus diarios que la combinación de alabeo por deformación



9. Festival de Blackpool-Inglaterra. Una vista del campo con los hangares al fondo.

de los bordes posteriores de las alas combinado con el timón de dirección el aeroplano era proclive a entrar en reversión de mandos con la consiguiente entrada en pérdida.

Fernández, volvemos a repetir, prácticamente no tenía experiencia de pilotaje y hasta donde conocemos no había tomado clases de pilotaje. En el segundo viraje -el anterior era el primero que realizaba Fernández- entró en pérdida, corroborado por los testigos que vieron como el aparato se encabritaba y se quedaba "parado" en el aire, síntomas evidentes de una situación de incontrolabilidad del aparato.

Nuestro diagnóstico es que la falta de experiencia en el manejo del aparato y la impaciencia, exceso de confianza y el poco entrenamiento, extremos que son frecuentes en los primeros vuelos de esa época, fue la causa del accidente. Se aprendía a volar, practicando.

LAS EXEQUIAS Y EL ENTIERRO

El cadáver de Fernández después de la encuesta judicial es trasladado a al hospital de Antibes. La mujer de Fernández informada del accidente se trasladó desde Niza con su hermana a Antibes, donde encuentra el cadáver de su marido. El personal del hospital deja unos momentos a la viuda que contemple el cuerpo del malogrado piloto, que está cuidadosamente envuelto en una gran sábana blanca.

Por la tarde, a última hora es trasladado el cadáver de Fernández, por deseo de la familia, al hogar de la Plaza Magenta donde se instala la capilla mortuoria. La consternación en Niza es enorme pues Fernández era muy apreciado y considerado como un vecino más de la célebre villa, no en balde llevaba viviendo en ella 25 años y se había casado con una francesa, M. Ponge, de una acomodada familia de la localidad.

El Ayuntamiento de Niza en una reunión de urgencia toma la decisión de organizar el entierro y de hacerse cargo de todos los gastos del mismo, dado el estado de las finanzas de la familia Fernández, pues conocen que había gastado todos sus ahorros en la construcción de los dos aeroplanos y en gastos adicionales.

Fernández dejaba una viuda con dos hijos pequeños René de cinco años y Susana de unos meses.

En Niza se organiza una campaña de suscripciones. Todas las instituciones, sociedades deportivas y amigos del finado y vecinos de la villa participan, tal era el cariño de Niza por Fernández, que le había dado a dicha ciudad días de gloria, con su primer vuelo en el litoral de la Costa Azul el 26 de noviembre de 1909, unos días antes de su malogrado accidente.



11. Restos del aparato de Fernández, después del accidente mortal.

El cortejo fúnebre partió de la Plaza Magenta a las diez de la mañana del día 7 de diciembre y fue enterrado con todos los honores y gran pompa, participando todas las fuerzas vivas de Niza y Antibes. Sus restos reposan en el pabellón familiar de los Ponge en el cementerio de Caucades.

EPÍLOGO

Como epílogo a esta investigación que ha tratado de rescatar del olvido la figura y la obra de Fernández, es que la aviación de la Costa Azul promociona en 1910 un sonado festival, utilizando el nuevo aeródromo de La California y que en los alrededores de París, en la escuela de pilotaje de Juvisy -Port Aviation- los aparatos Fernández los AFS nº 2, con algunas modificaciones construidos por Levasseur surcaron los aires durante varios años y enseñaron a volar a numerosos alumnos.

BIBLOGRAFIA

- (1) González-Betes, A. *Historia Gráfica de la Aviación Española*. COIAE. Madrid.1998.
- (2) París Air Show - Northorp Corp. Hattfield. Edición numerada de 3.000 ejemplares.1973.
- (3) CH. PREVOST. *Chute mortelle de L'Aviateur Fernández. 1909*. L'Eclairer de Niza.
- (4) ANÓNIMO. *Mort de L'Aviateur Fernández*. En *L'Aerophile*. París. 15 diciembre 1909, pág. 557.
- (5) GARCIA CRUZADO. M., *Los pioneros de la aviación*. Madrid. AENA. 2005.
- (6) MUSEO DEL AIRE Y DEL ESPACIO. Francia.
- (7) REVISTAS: *Locomoción Aérea, L'Aerophile, Flight* y prensa local de Niza.
- (8) *De la tela al Titanio*. Salas Larrazabal. Pag.19.

Notas:

1. Otras fuentes fijan el 4 de julio de 1784.
2. Testigo gráfico, aunque alegórico es el cuadro al óleo de Antonio Carnicero (1748-1814), fue pintor de cámara del Rey Carlos IV y después de Fernando VII. Su pintura "El vuelo de un Mongolfier en Aranjuez 1766", se encuentra en el Museo del Prado de Madrid. El cuadro mide 170 por 284 centímetros y está pintado en óleo sobre lienzo. No se debe confundir con otro cuadro similar pintado por Goya.
3. Datos proporcionados por el ingeniero aeronáutico, nuestro colega José Fernández Soler, sobrino nieto de Antonio Fernández.
4. Prensa de la época y libro de J. M. Cossio "Los Toros".
5. Datos proporcionados por nuestro compañero José María Marín Doménech.
6. Este interés del público fue el germen de la creación de un Comité formado por las más eminentes personas en la aeronáutica francesa para hacer posible la participación de la aeronáutica en el Salón del año 1909. Seguidamente se formó un Grupo promotor "Union des Industriels de la Locomoción Aerienne" con Esnault-Pelterie como presidente (1).
7. El nacimiento de un aeroplano es un proceso fascinante en el que se mezcla creatividad y tecnología. Los que dedican su vida a la construcción de aeroplanos, tanto ingenieros como técnicos y obreros participan en un proceso industrial gratificante por la perfección y utilidad. Todo aeroplano nace por diversas causas, la más frecuente su necesidad, en el caso que nos ocupa solo por afición y por conquistar el aire, sueño que se repetía desde los tiempos de los griegos.

Salvador Hedilla Pineda

LLUÍS COROMINAS
Las fotos son de FPAC, CEC y Miguel Sanchís.

Era el 9 de noviembre de 1882, cuando en Castillo, barrio de La Pedrosa, uno de los pueblos que forman la Junta de Siete Villas, de Arnuero en la Comunidad Cántabra, nació Salvador Hedilla Pineda. Sin embargo su apellido era Edilla sin H y así lo mantuvo hasta su llegada a Santander en 1913 y al poco tiempo de empezar a volar lo escribió con H¹.

Salvador Hedilla vivió con sus padres en su población natal, hasta que a los 17 años siguiendo la tradición emigrante de los cantabros, marchó a la República Argentina, instalándose en Buenos Aires, consiguiendo trabajo en una compañía de ferrocarriles donde perfeccionó sus conocimientos sobre mecánica. Con los ahorros que consiguió reunir se compró una bicicleta con la cual participó en varias pruebas deportivas, invirtiendo el dinero ganado en diversas pruebas en la compra de varias bicicletas más, montando un negocio de alquiler y reparación de bicicletas. Sin dejar de practicar el ciclismo se inició en el motorismo, estableciendo en 1903 el record de velocidad en el trayecto Buenos Aires-La Plata, distantes 80 kilómetros, obteniendo una velocidad media de 120 Km/h con una moto de 10 caballos de potencia. Siguiendo en Buenos Aires, da un paso más y toma parte en pruebas automovilísticas, consiguiendo en 1911 la marca de 150 Km/h en la prueba de "kilómetro lanzado" con un coche Thames de 80 caballos.

¹Datos obtenidos del libro: Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 13.

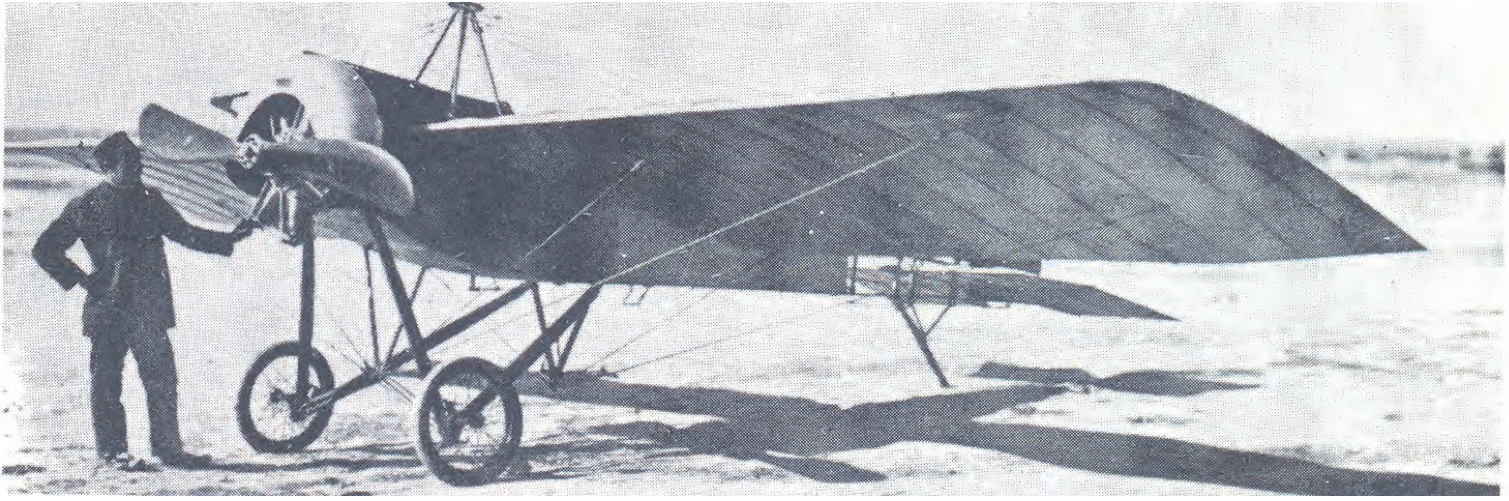
En 1911 en Argentina entró en contacto con el apasionante mundo de la aviación, en una época en que era el gran descubrimiento. Su inquietud por la mecánica le impulsó a ir metiéndose cada día más, hizo un viaje rápido a Europa y tras una rápida visita a Castillo para saludar a sus progenitores, fue a Francia, el centro internacional de la Aviación y volvió a Argentina fascinado por este nuevo mundo. A finales de 1912 liquidó su negocio y fue a Francia donde se matriculó en la escuela situada en Issy-les-Moulineaux, para realizar el curso de piloto bajo la dirección de Robert Morane, donde obtuvo el título de piloto, el 5 de agosto de 1913, tras realizar las pruebas correspondientes en el Aeródromo de Port Aviation, en Juvisy. Esta fue la puerta de entrada en el apasionante mundo de la Aviación, consiguiendo con su entusiasmo y pasión comprarse un avión Morane-Borel con el cual realizó vuelos por varios aeródromos franceses conociendo a pilotos de renombre como Garros, Latham, Gibert, Vedrines entre otros. El Real Aero Club de España le asignó el nº 41 de Piloto Aviador con la fecha del día de su examen, tras su llegada a España.

HEDILLA AVIADOR

El 3 de octubre de 1913 llegó Hedilla en vuelo a San Sebastián, aterrizando en la playa, procedente de Burdeos. El 19 de octubre realizó una exhibición en el campo de "La Guía" en Gijón a pesar del mal tiempo y en el segundo vuelo



Hedilla en el Vendome con el que voló a Palma.



Uno de los monoplanos Vendome construido por Pujol Comabella y Cía. en Barcelona.

sufrió una parada de motor pero consigue aterrizar sin problemas. EL 24 de octubre llegaba Hedilla a Santander, el 25 se hizo socio del Aero Club Montañés. El 26 deseando conocer el estado de su avión Morane Borel despegó a las 6 y media de La Albericia y cuando se encontraba a 50 metros del suelo, el aparato se desplomó rompiéndose el tren de aterrizaje. El 2 de noviembre, arreglados los desperfectos realizó tres vuelos por la mañana, en el tercero cuando regresa hacia el campo se le paró el motor, aterrizando sin problemas en las suaves cuestas de Rubayo. Dejó el aparato custodiado por un vecino que se le ofreció, fue a buscar las herramientas, solucionó la avería y despegó de nuevo dirección a La Albericia donde aterrizó sin novedad.

El 3 de noviembre, el vigésimo aniversario del incendio y explosión del buque Machichaco que mató a unas mil personas e hirió a otras tantas, Salvador Hedilla se comprometió a sobrevolar la procesión que saliendo de la Catedral se dirigiría hasta el monumento de la ciudad que recordaba a las víctimas. La procesión debía salir a las cuatro de la tarde pero por las inclemencias del tiempo no se llevo a cabo, a pesar de lo cual Hedilla despegando de La Albericia, lanzó flores sobre el monumento al no haber procesión.

El 25 de noviembre partió Hedilla en automóvil hacia París para adquirir un nuevo avión, pero tres días antes, queriendo despedirse de sus seguidores decidió hacer un vuelo a última hora de la tarde, fue a La Albericia, puso en marcha el avión, subió a el y despegó, voló hasta el Sardinero, regresó, realizó unas maniobras y aterrizó ya de noche.

El 8 de marzo de 1914, llegaba a Santander Hedilla con su nuevo avión, un Morane Saulnier con motor rotativo Gnôme, de siete cilindros y 70 caballos.

El miércoles 11 de marzo, Hedilla decidió probar su nuevo avión despegando de la Segunda Playa, pero cuando se encontraba sobre la ciudad se aperció que el mando de alabeo se le había estropeado, inclinándose peligrosamente hacia la izquierda lo cual desequilibró el avión. El vuelo terminó en un accidente con el avión destrozado y Hedilla con un fuerte golpe. El aviador montañés se quedaba así sin su medio de vida en el cual había invertido todos sus recursos. Se abrió una suscripción popular y se realizaron actos recogiendo 3.346 pesetas con las cuales marcha el de Santander a París para adquirir un nuevo avión.

El 1 de mayo llegaba Hedilla en vuelo a Zarauz, con su nuevo Vendôme biplaza de tipo militar y último modelo, equipado con un motor rotativo Le Rhône, de siete cilindros y 70 caballos que le daban una velocidad de 130 Km/h y el domingo ya realizaba una demostración en dicha población. A partir de este momento realizó una serie de vuelos en esta provincia, así el 17 de mayo voló en los Campos de Sport, en

El Sardinero. En el último aterrizaje de la jornada, las ruedas del avión se clavaron en el terreno y capotó. Hedilla salió por si mismo indemne y el avión sufrió pocos daños. El día 21 voló en Colindres. Al ir a realizar el último vuelo llevando de pasajera a la señorita Carmen Gastón, en el tercer intento por despegar se puso Hedilla el avión por sombrero saliendo ilesos ambos tripulantes, sufriendo pocos daños el "Santander", nombre con el que había bautizado a su nuevo avión.

SEMANA DE AVIACION EN GRANADA

Hedilla embarcó su Vendôme al ferrocarril y marcharon ambos para Granada para participar en la semana de Aviación que había convocado el ayuntamiento, para dar realce a las fiestas del Corpus que iban a realizarse en Hipódromo de Armilla, convertido en aeródromo. Allí fueron llegando Julio Adaro con su monoplano Deperdussin con motor Gnôme de 80 hp, Manuel Menéndez también con Deperdussin con motor de 50 hp, Salvador Hedilla con su Vendôme, el belga Henry Tixier con su Bleriot XI con motor Gnôme de 50 hp y el francés Jean Mauvais con su biplano Sánchez Besa con motor Renault de 70 hp. Las pruebas comenzaron el miércoles 17 de junio con una prueba de clasificación. El viernes 19 se realizaron las pruebas de velocidad en un recorrido entre el hipódromo de Armilla y la torre de la Vela, cubriéndolo dos veces y por último el viernes 19 se realizó la prueba de precisión en la cual los pilotos ascendían a 600 m, realizaban tantas vueltas de espiral como pudieran y realizaban un aterrizaje de precisión, cuya referencia era una sabaña blanca, sujeta en el suelo.

Hedilla debido al mal funcionamiento de su motor solo pudo obtener el cuarto puesto en la clasificación general, por lo cual recibió 2.000 pesetas, según estaba establecido como premio por su clasificación.

LA COPA MONTAÑESA

El Real Aero Club de Granada convocó la Copa Montañesa de Aviación, con una copa regalada por S. M. el Rey y dotada con 8.000 pesetas, para el piloto que a lo largo de un día recorriera mayor distancia entre el 1 de mayo y el 31 de julio de 1914.

A esta prueba se inscribieron los pilotos Juan Pombo, Julio Adaro, Manuel Menéndez y Salvador Hedilla.

Tras la Semana de Aviación en Granada, Hedilla quiso optar por la Copa Montañesa, volando de Armilla, Granada, a La Albericia, Santander, despegando el 27 de junio de Gra-



Imagen del avión Monocoque II, diseñado por Salvador Hedilla y construido en Pujol Comabella y Cía.

nada llegando fácilmente a Getafe; repostó de gasolina y aceite el avión, comió algo y despegó sin perder tiempo pero se encontró con la sierra cubierta de nubes y debió dar media vuelta ante la imposibilidad de cruzarla, perdió por tanto la posibilidad de optar a la Copa.

"En la madrugada de ayer salió de Madrid con dirección a Santander el aviador montañés Salvador Hedilla, que se proponía conquistar la copa Santander, destinada al mayor recorrido en un solo día saliendo de dicha ciudad o llegando a ella.

Hedilla llegó a las siete de la mañana a Burgos, y después de repostarse de aceite siguió su viaje; pero unos 40 kilómetros antes de Santander tuvo que aterrizar y el aparato sufrió la rotura de la hélice"² llegando finalmente a Santander dos días después de haber partido de Armilla quedando por tanto sin poder optar a la Copa Montañesa.

Adaro tras tres intentos infructuosos, abandonó por averías. El último día para optar a la Copa Montañesa con su premio en metálico, el 31 de julio, primero despegó a las 5 h. 45 min. Juan Pombo con Enrique Bolado en su Bleriot XI "San Ignacio II" dirección a París, pero a los cinco minutos de vuelo debió regresar para solucionar una fuga de gasolina. Mientras había despegado Manuel Menéndez con su Deperdussin dirección a Castilla. Poco después volvió a despegar Pombo que se perdió a lo largo de la costa cantábrica. Salvador Hedilla, el único que aún estaba en tierra despegó con su Vendôme "Santander" dirección a París. Mientras Pombo se vio obligado a aterrizar en Laredo por otra fuga de gasolina que no pudo solucionar hasta la tarde. A Menéndez se le desprendió en vuelo parte del capó y al realizar el aterrizaje en Los Tornos rompió el avión. Por lo tanto solo quedaba pues en competición Salvador Hedilla que aterrizó en Zarauz para repostar, al tiempo que el alcalde de la población Sr. Pedro Guruceta le firmaba la hoja de ruta ante Bernardino Jeite y Víctor Amiliba como testigos. Eran las 7 de la mañana cuando Hedilla despegaba de nuevo siguiendo la costa can-

tábrica, entró en Francia por Bayona y siguió su costa Atlántica dirección Norte. Tras tres horas de vuelo aterrizó en la comuna de Prognac, cerca de la población de Lesparren. Al ser Hedilla alto, fornido y rubio fue tomado por espía alemán, por lo cual lo retuvieron cinco horas en tierra hasta que es identificado por el alcalde y el comisario que tras invitarle amablemente a comer, le autorizan a continuar el vuelo tras firmar la hoja de ruta. Son las tres de la tarde cuando despegó dirección a París, pero tras una hora de vuelo se encontró con una fuerte turbulencia que zarandeo de lo lindo al Santander, decidiendo aterrizar en Chateauneuf, en Angulema. En esta ocasión fue detenido y su Vendôme confiscado al ser tomado por un aviador alemán. Hemos de recordar que Francia estaba en plena movilización y que tres días más tarde, el 3 de agosto, Alemania declaraba la Guerra a Francia, con lo cual la población veía alemanes por todas partes. Aquí por tanto, acababan las posibilidades de Hedilla de llegar a París y daba por terminada su participación en la Copa Montañesa, ignorando que había ganado. Al día siguiente, el Sr. Roy diputado de aquel distrito, respondió por él y Hedilla pudo partir en tren con su Vendôme desmontado hacia Burdeos.

A media noche del día 31, Hedilla mando un telegrama comunicando su aterrizaje en Angulema, lo cual quería decir que había recorrido 456 kilómetros y había ganado la Copa Montañesa.

Hedilla pudo ir hasta Santander pero su avión no fue autorizado a salir de Francia, quedando embalado y facturado en Hendaya, mientras el iba a recoger su premio, llegando a Santander el 2 de agosto en loor de multitudes.

VUELOS EN CUBA

El 19 de octubre de 1914 Salvador Hedilla embarcaba con su Vendôme en el trasatlántico español Alfonso XII dirección a Cuba, en donde fue recibido por Ramón Pelayo.

En la isla caribeña realizó 50 vuelos, la mayoría en el campo de aviación de "La Bien Parecida" de la Habana. Realizó

²Datos obtenidos del libro: Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 13.



Vista lateral del Monocoque II en la que vemos claramente la ausencia de alerones y la cantidad de cables para torsionar las puntas alares.

un vuelo entre La Habana y Matanzas, siendo la primera vez en que realizaba este recorrido. En sus actuaciones compitió y conoció al piloto cubano Domingo Rosillo, naciendo una amistad entre ellos.

Llegaba a Santander el 2 de enero de 1915 con su avión y encontró el Santander completamente reparado y listo para volar. Realizó un vuelo de prueba con plena satisfacción y tras desmontarlo y embalarlo marchó con el aparato hacia Málaga pues tenía acordado con la comisión de fiestas de la ciudad, realizar vuelos los días 6 y 7 de marzo. El primer día sufrió un accidente saliendo ileso, quedando los vuelos aplazados para el 19 en que se realizaron con todo éxito, regresando luego a Santander.

El 6 de abril dejó Santander dirigiéndose a Madrid buscando ayuda económica para conquistar más laureles. Al poco de llegar a la capital fue nombrado profesor auxiliar de la Escuela Nacional de pilotos que funcionaba en Getafe, combinando su trabajo de instructor con la construcción de un monoplano de diseño suyo, cuya gran novedad era que los mandos se habían dispuesto de tal manera que no debían ser reglados cada vez que el aeroplano había de ser montado tras desarmarlo para un traslado.

Este monoplano tenía una envergadura de 9 metros, una longitud de 5, pesaba 360 kilos y estaba motorizado con un Le Rhône de cinco cilindros y 80 caballos que le daban una velocidad de 135 Km/h.

Veamos como se explica en una publicación de la época el vuelo del avión de Hedilla: "En la Escuela de Aviación civil de Getafe se efectuaron las pruebas de un aeroplano, tipo "Monocoque", inventado por el aviador santanderino D. Salvador Hedilla, y construido en España bajo su dirección.

El Sr. Hedilla realizó dos magníficos vuelos en los cuales se demostró el excelente funcionamiento del nuevo aeroplano, que a sus magníficas condiciones de estabilidad une la belleza en el conjunto de sus líneas.

En el segundo vuelo hizo el aviador varios intentos de montaña rusa y virajes, resbalando sobre el ala, respondiendo el "monocoque" de una manera perfecta a los mandos que le imprimía el piloto"³.

Entre otras cosa lanzó propaganda política desde su avión sobre Madrid. Su monoplano fue pintado con publicidad.

En la Escuela de aviación conoció a Felipe Comabella, socio y representante en Madrid de la firma Pujol Comabella y Cia, empresa que quería crear en Barcelona una fábrica de aviones y una escuela de aviación. Tras una segunda entrevista con el señor Comabella acepto el cargo de director técnico de los talleres y de la escuela. Para Hedilla representaba la oportunidad que andaba buscando.

EN BARCELONA

A comienzos de enero de 1916 llega a Barcelona por ferrocarril procedente de Madrid con cuatro aviones: un Monocoque I, su Vendôme "Santander", un Monocoque-Hedilla (el avión por el diseñado y construido en Madrid), y un veterano Bleriot con motor Labor-Aviation de 40 hp "Pingüino". Con estos elementos y una docena de operarios contratados por Pujol Comabella y Cia, rápidamente se inició la construcción de los primeros aviones que habían de fabricarse en los talleres de San Martí. Algo que contaba así, la prensa barcelonesa: "Desde hace algunos días se encuentra en Barcelona el conocido aviador Hedilla, del que tantas proezas y valentías ha dado cuenta repetidamente la prensa española y americana"⁴ y prosigue relatando "Hedilla viene a Barcelona para ponerse al frente de la Escuela de Aviación, que tratan de crear nuestros amigos los señores Pujol Comabella y Compañía, quienes se proponen en su amplia fábrica de San Martín, dedicar todos sus entusiasmos y gran parte de sus actividades a la construcción de aeroplanos, de los que tenemos la satisfacción de conocer un precioso modelo"⁵.

El 15 de enero, Pujol Comabella y Cia se presentaba oficialmente a la sociedad de esta manera "Los señores Pujol

³ABC, 28 de junio de 1914.

⁴ABC, 9 de octubre de 1915.

⁵La Vanguardia, 7 de agosto de 1916.



El aeródromo de La Volateria (El Prat de Llobregat).

Comabella y Compañía, invitaron ayer tarde a los representantes de la prensa diaria y profesional a una sesión de aviación que se efectuó en el Hipódromo donde tuvimos el gusto de saludar al notable aviador Montañés, el cual nos mostró el aparato tipo Hedilla igual al que se proponen fabricar los señores Pujol y Comabella en sus talleres de San Martín y que esta previsto de un motor "Le Rhone" de 50 HP⁶.

A las cuatro en punto el señor Hedilla se remontó por primera vez, efectuando un vuelo majestuoso, que alcanza una altura de ochocientos a mil metros, verificando algunos virajes verdaderamente atrevidos, descendiendo a los nueve minutos 51 segundos.

Media hora después volvió a elevarse, evolucionando por el aire por espacio de 31 minutos 30 segundos, remontándose a una altura de unos 1.800 metros.

Sus propósitos, secundando los de los señores Pujol y Comabella, son los de establecer seguidamente la Escuela de Aviación, para lo cual cuenta ya con algunos alumnos inscritos.

Hedilla como director de la Escuela realizó un vuelo con el Vendome y después realizó una demostración con el "Pinguino", avión que no podía volar, presentando luego a los primeros alumnos: Eduard Feliu, Isidor Pons, Gonçal Massó y Enric Pando. En la primera demostración de un alumno que rodaba a baja velocidad, este embistió la barrera causando desperfectos al aparato. Incidente que demostró que el Hipódromo no era el campo adecuado. Había que buscar otro.

En marzo se inició bajo la dirección de Salvador Hedilla la construcción de los primeros aviones en los talleres que tiene Pujol Comabella y Cia. en el barrio barcelonés de Sant Martí de Provençals. Un nuevo modelo inspirado en el Vendôme y mejorando las condiciones del Monocoupe I salió de la fábrica para su prueba en vuelo en el mes de mayo. El nuevo avión modelo Monocoupe II es un monoplano de alas rectangulares, fuselaje tipo cajón casi curvado en su parte inferior cubierto de tela y madera, alas arriostradas con un eje vertical soportado por cuatro montantes, instalados delante de la cabina de pilotaje, con ocho tensores para cada plano

(cuatro en el extradós y cuatro en el intrados). El Monocoupe II tiene una envergadura de 9 metros, una longitud de 5,50 metros. Va equipado con un motor rotativo Rhône de 90 Hp con el cual consigue una velocidad de 120 Km/h y en 5 minutos alcanza 1000 m. de altura y tiene un peso de 360 kg.

En la presentación del Monocoupe II construido en Pujol Comabella y Cia en el Hipódromo de Casa Antúnez, Hedilla consiguió despegar a pesar de lo reducido del campo.

AQUEL 1916

Durante el año 1915, el palmesano José Tous Ferrer, Director y fundador del diario "Ultima Hora", se convirtió en un entusiasta defensor de todo aquello que con la aviación se relacionase. Así pues en el año 1916, organizó una Fiesta Aérea y le dio gran difusión en las páginas de "Ultima Hora".

La programación de la Fiesta Aérea se incluyó dentro de las "Fiestas de Primavera" proyectadas por la sociedad "Velloz Sport Balear", la cual entró en contacto con la casa Pujol, Comabella y Compañía, de Barcelona quienes, además de construir aviones bajo licencia y propios en sus talleres de Sant Martí de Provençals, mantenían una escuela de pilotos.

Para preparar dicha "Fiesta Aérea" llegó a Palma desde Barcelona, por vía marítima, el Director de la Escuela de Pilotos catalana y de la fabrica de aviones, Salvador Hedilla. Tras visitar varios terrenos en los que la exhibición fuera posible, Hedilla eligió el campo de fútbol de la Sociedad Alfonso XIII situado junto a la carretera de Establiments. Tras sugerir unas pequeñas modificaciones (derribar la tapia que cerraba el campo por el lado norte y hacer que la portería de dicho lado fuese fácilmente desmontable), Hedilla regresó a Barcelona, programándose el Festival Aérea para el domingo de Pascua y día de Sant Jordi, 23 de Abril de 1916.

El día anterior llegaron a Palma dos pilotos: Salvador Hedilla y Francisco Coterillo, con un avión monoplano diseñado por el propio Hedilla y construido en los talleres de Pujol Comabella y Cía.

El domingo de Pascua, desde mucho antes de las cuatro, el público abarrotaba las gradas del campo de fútbol del Al-

⁶La Vanguardia, 7 de agosto de 1916.

fonso XIII, pese a que las entradas no eran precisamente muy baratas, teniendo en cuenta los sueldos de la época (1,75 pesetas la entrada numerada y 1 peseta la entrada general sin asiento).

El festival se inició con un partido de fútbol que finalizó con empate a cero goles, inmediatamente después, se desmontó la portería del lado Norte y se preparó el monoplano Monocoupe II.

Pilotado por Hedilla, el monoplano despegó sin incidencias y voló hacia el Norte, en dirección a la Sierra de Alfania, describió una amplia curva y volvió a sobrevolar el campo de fútbol a una altura de unos 500 metros. Volvió a virar sobre el Barrio del Ensanche de la Carretera de Soller y continuó hacia la Sierra de Tramuntana, hasta convertirse en un punto casi imperceptible; volvió a girar y se dirigió hacia el campo de fútbol para tomar tierra; pero entró largo y se estrelló contra la valla que cercaba el campo de fútbol por el lado sur, sin sufrir daños el piloto; pero dejando el avión destrozado.

Los tres días de Fiesta Aérea programados se quedaron en un solo vuelo... magnífico, eso sí; pero sólo uno. Hedilla regresó a Barcelona prometiendo regresar.

PRIMER VUELO A MALLORCA

En 1916 la comisión de fiestas de verano de la ciudad de Mallorca, preparó los actos a realizar, contando para ello con la inauguración de los tranvías eléctricos en la capital de las Baleares y como plato fuerte, se organizó un raid aéreo desde Barcelona a la capital isleña.

Deseando que la fiesta tuviera todo el carácter nacional que fuera posible, la Comisión consiguió un compromiso de Pujol Comabella y Compañía, la cual se ofreció a realizar el importante raid, en dos hidroaviones construidos expresamente por dicha casa y pilotados por los señores Hedilla director de la Escola d'Aviació Catalana y el Sr. Coterillo.

El recorrido de este importante raid, primero en el que se cruzaba el Mediterráneo desde la península y por aviadores españoles era de 240 kilómetros.

De esta interesante manifestación deportiva era el alma, el activo y emprendedor concejal palmesano don José Tous director y propietario del periódico Última Hora.

Para los ganadores del raid había dos premios en metálico, uno de diez mil pesetas y otro de cinco mil, aparte de la Copa del Mediterráneo concedida por S.M. el Rey.

LOS PREPARATIVOS

Se invitó al Aero Club de Cataluña para controlar oficialmente la prueba y este aceptó. Se gestionó y se obtuvo del Ministerio de Marina la vigilancia del trayecto por buques de guerra, por si fuera necesario prestar auxilio a los aviadores.

A última hora, en las pruebas de los hidroaviones, efectuados en el estanque del Remolá, se inutilizaron sucesivamente varias hélices, al tocar en el agua a causa de haber cedido algo el nivel de los flotadores. Pero el raid estaba anunciado y se propuso la sustitución de los hidroplanos por aeroplanos. Cambio aceptado por los organizadores quedando fijada la salida para el mismo día y hora anunciados. La casa Pujol Comabella y Compañía disponía de dos monoplanos de su construcción, que tripularían los aviadores anunciados. Se efectuaría pues el "raid".

La partida estaba señalada para las cuatro de la madrugada, del 2 de julio de 1916, desde la finca el Remolá, propiedad de los señores Conde, cerca de la playa del Prat de Llobregat, a unos 20 kilómetros de Barcelona. A las dos salieron de la plaza Cataluña varios automóviles conduciendo a los cronometristas del Aero Club, señores Cabot, Creus y Corominas, a redactores deportivos de los principales periódicos locales, fotógrafos de algunas revistas ilustradas de Barcelona y Madrid y buen número de invitados. Poco después salió del puerto barcelonés el contratorpedero Proserpina con representantes de la autoridad marítima de Barcelona, el coronel señor Vives y el señor Brunet delegados por el Aero Club como comisarios de ruta.

Al llegar los invitados al campo de La Volateria finca del señor Casanovas, cedido para efectuar la salida, se veía un monoplano en espera de la solemne hora. Mecánicos y ayudantes estaban ultimando la carga de esencia y en torno de las máquinas se agruparon los invitados y numerosas personas de las fincas cercanas.

Allí los asistentes se enteraron de que solo efectuaría el "raid" el aviador Hedilla, pues el señor Coterillo, al realizar en la tarde anterior un vuelo de ensayo, tuvo la desgracia de caerse con el aparato desde unos diez metros de altura, dando contra un montón de heno, sufriendo desperfectos irremediables de momento en el ala izquierda y el tren de aterrizaje. El señor Coterillo resultó con ligeras contusiones pero quedó imposibilitado para tomar parte en el raid.



Salvador Hedilla preparándose para despegar.

EL VUELO

Hedilla, después de recibir algunos saludos, apretones de mano y los buenos augurios de los que le despedían, a las cuatro y media dio orden de poner el aparato en posición de marcha, y ciñéndose un salvavidas montó al puesto de pilotaje, animado y sonriente, inspeccionó minuciosamente el aparato, y una vez cerciorado de su normal funcionamiento, dio la orden de partida.

"Despegó del terreno el aviador Hedilla a las 5 h. 2 min., 7 s. Elevose a 500 metros y tomó rumbo a Mallorca, pasando sobre la vertical imaginaria del punto divisionario de tierra y el mar a las 5 h 8 min. Alejose rápidamente tomando mayor altura y perdióse de vista a las 5 h.13 min."⁷, cuenta un rotativo de la época.

El propio Salvador Hedilla, contó así su vuelo en el nº 164 de la revista Stadium, del 15 de julio de 1916: "A poco de salir, me encontré con fortísimo viento de Levante que hacía casi imposible seguir adelante. De no haber tenido tantísimo empeño en realizar el raid hubiera desistido del viaje. Durante veinte minutos, el viento fortísimo hacía punto menos que imposible permanecer en el aire. Estuve un momento indeciso para retornar al punto de partida.

Pasados los veinte minutos primeros, cesó la violencia del viento.

Me elevé a mayor altura, alcanzando la de 2.000 metros, que he conservado durante toda la travesía excepto al divisar Palma, que he descendido hasta la de 800 metros.

El resto de la travesía solo he atravesado remolinos de viento que poniánme en peligro. Un remolino me ha quitado la gorra y las gafas. El resto del viaje lo he hecho con la gorra en medio de las piernas y con dificultad he podido colocarme las gafas.

La travesía la he efectuado entre niebla. Solo cada diez o quince minutos divisaba trozos de mar, pequeños, haciéndome el efecto de que volaba sobre tierra y atravesaba unos lagos. Las nubes no permitían ver el mar más que de la forma antes dicha

Por la tal causa no he visto ninguno de los barcos de guerra que conducían a los comisarios de ruta. Solo, casi a la

llegar, he divisado un vapor que, seguramente, sería el correo que salió ayer de Barcelona.

He seguido exactamente la ruta que en conferencia telefónica me dieron anoche los cronometradores del Aero Club, señores Macaya y Foyé, que se hallaban en Palma. Hay que reconocer que me detallaron muy exactamente la ruta, y los datos que han dado han sido valiosísimos para el viaje.

Hubiera aterrizado en Can Perantoni; pero debido al inmenso público que estaba congregado, cualquier desvío de la dirección del aparato hubiera podido ser fatal."

El aparato que pilotaba Hedilla era el monoplano número 5, de la casa Pujol, Comabella y Compañía, de construcción reciente, equipado con un motor Le Rhone de 80-90 caballos de fuerza. El avión solo había volado unos cinco minutos el día anterior.

EN PALMA

Al comenzar las fiestas llegaron miles de personas de los pueblos atraídos por el deseo de presenciar el raid Barcelona-Palma.

En el muelle, en la muralla, en la explanada de Can Perantoni y en todas partes desde donde podía verse llegar a los aviadores, aquel 2 de julio de 1916, había gente desde las cinco de la mañana, calculándose que presenciaron el acto más de veinte mil personas.

Poco después de las siete de la mañana apareció en la costa de Poniente un punto, que resultó ser el avión. Entre gran clamor y júbilo avanzaba rápidamente, traspasando el promontorio de San Carlos. Dio una vuelta sobre la bahía y luego otra sobre Palma dirigiéndose después a la explanada de Can Perantoni, punto señalado para el aterrizaje; observó el sitio, dio una vuelta y se dispuso a aterrizar, pero Hedilla vio que no podía hacerlo. Entonces remontó el vuelo, tomando rumbo hacia el Este, en busca de un sitio mejor, haciéndolo en Son Suñer, a donde se trasladaron velozmente varios automóviles, recogiendo a Hedilla.

Este fue aclamado por el brillante resultado del raid. Había salido de Barcelona a las cinco y dos minutos, y llegó a las siete y cuarto, habiendo empleado, pues, en hacer el trayecto, dos horas y trece minutos.

Todo el público se mostró entusiasmado. El Ayuntamiento

⁷La Vanguardia, 14 de agosto de 1916.



Iniciando el vuelo a Mallorca en 1916.

colocó un mojón con una inscripción en el sitio donde aterrizó.

Además de los premios establecidos, Salvador Hedilla fue condecorado por el gobierno con la Cruz de Isabel la Católica.

Salvador Hedilla se había ganado las simpatías de Mallorca que se tradujo en la petición de vuelos. El 5 de julio, Coterillo que llegó con el Vendôme Pelayo nº 2 en el vapor correo Jaime I, realizó algunos vuelos sobre Son Suñer. Al día siguiente Hedilla sobrevoló el buque Nirmar en el cual partía el capitán general Valeriano Weyler. El día 7 Hedilla realizó una demostración en el campo de fútbol Alfonso XII, de donde despegó, realizó un vuelo de unos 15 minutos y al proceder a realizar un aterrizaje de precisión al decidir dar "motor y al aire", el motor se paró acabando la maniobra en aerogol al ser detenido por la portería contraria que quedó arrancada resultando roto el avión.

Hedilla volvió a Barcelona pero regreso a Mallorca el 22 de julio para cumplir con su palabra dada al alcalde de La Puebla. Con quien había acordado realizar una demostración el 23 en las fiestas deportivas del municipio. En el primer vuelo, se le paró el motor segundos después del despegue desapareciendo de la vista del público detrás de una loma en terrenos de Sa Llebre, pero Hedilla consiguió aterrizar entre almendros, llegando el avión remolcado por un carro ante el público. Se puso en marcha de nuevo el motor y Hedilla realizó su demostración habitual de virajes en doble S.



Monumento erigido en Mallorca donde aterrizó Hedilla.

OTRO PROYECTO

Poco tiempo después, el 1 de agosto de 1916, cuando aun resonaban en la mente de Hedilla las felicitaciones y alabanzas a su epopeya mediterránea, este "deseoso de demostrar su gratitud a S.M. el Rey por la hermosísima copa de oro que le fue entregada por nuestro augusto monarca, intentará el raid Barcelona-Santander"⁸.

Al día siguiente, miércoles 2, podía leerse en La Vanguardia "Hedilla partirá el viernes probablemente, del aeródromo de Casa Antunez, siguiendo una línea recta por encima de Martorell, Montserrat, Igualada, Panadella, Balaguer, Sierra Ribagorza, Sierra Benasque, Sierra de la Peña, Pamplona, Alsasua, Durango, Bilbao, Santander.

El aparato será el mismo monoplano Pujol Comabella, número 5, con que efectuó el raid Barcelona-Palma, provisto de motor Le Rhone 100 HP"⁹.

Recientes aún los raids Madrid a Cartagena realizado por S.A.R. el Infante don Alfonso y el realizado de Madrid a Tarragona, por los señores Moreno Abella y Riaño, sobre una distancia el primero de 390 kilómetros y 440 el segundo, en línea recta ambos, mientras que el que trataba de emprender Salvador Hedilla tenía un recorrido de 550 kilómetros.

El monoplano Nº 5 de Hedilla, se trasladó al hipódromo de Casa Antunez el 3 de agosto, llevando pintadas en las alas los colores de la bandera nacional y según lo previsto, despegará "mañana de madrugada, en cuanto apunte el día, a fin de poder llegar a Santander a las nueve, aproximadamente, proponiéndose aterrizar en el campo de experiencias co-

nocido con el nombre de La Albericia donde el aviador Pombo tiene instalados sus hangares" y prosigue más adelante "El señor Comabella se ha trasladado ya de Madrid a Santander para cuidar de la recepción que deberá hacerse a Hedilla"¹⁰.

Por su parte, el Aero Club de Cataluña y el de España designaron los cronometradores y delegados oficiales, designándose al Sr. Córdoba para que cronometrará en Santander.

El 3 de agosto, se recibió en Pujol Comabella, la noticia de que S.M. el Rey permanecería el sábado en Santander y que con mucho gusto esperaría la llegada de Hedilla, por lo tanto el raid se atrasaba a la madrugada del sábado.

Transportado el monoplaza que había de pilotar Hedilla al hipódromo, se realizaron dos vuelos de prueba. En el primero con una duración de siete minutos y el segundo de treinta y siete. El segundo vuelo lo realizó Hedilla a una altura de dos mil metros, pasando por encima de Martorell, montaña de Montserrat, Igualada, Sitges, Prat pasando por encima del aeródromo dirigiéndose después hacia San Martín y de allí al Tibidabo, regresando a Casa Antunez, donde aterrizó encantado del funcionamiento, tanto del monoplano como del motor.

Eran las tres de la madrugada del cinco de agosto. El lugar la Plaza Catalu-

ña. Allí frente a un conocido bar se fueron congregando conocidos deportistas, miembros de la Junta Directiva del Aero Club de Cataluña, periodistas de la prensa cotidiana e informadores gráficos. Este grupo humano se trasladó a Casa Antunez a bordo de varios automóviles, encontrando público aglomerado en el aeródromo.

PRIMER INTENTO

En la entrada del aeródromo de Casa Antunez, estaba situado el monoplano Monocoupe II, realizando los mecánicos los últimos retoques. "Clareaba el día cuando Hedilla, acompañado de los señores Pujol, los cronometristas y socios del Aero Club de Cataluña, señores Cabot, Brunet, Foyé, Canudas y Feliu, se dirigió hacia su aparato, que inspeccionó, tomó asiento y empuñando el volante se aprestó a emprender la marcha"¹¹.

Hedilla puso en marcha el motor a las 4 h. 32 m. 23 s., despegando "dirección a las últimas estribaciones de San Pedro Mártir, virando dirección al mar, regresando al aeródromo, bordeando la línea costera y pasando nuevamente por encima del aeródromo a una altura de unos doscientos metros.

Dirigiéndose nuevamente hacia San Pedro Mártir a mayor altura -unos 400 metros- regresando de nuevo por encima del mar, pasando por el lugar que ocupaban los cronometristas a las 4 h. 46 m, 28 s 2/3"¹².

Los allí presentes creían que en aquel momento se iniciaba el auténtico raid, mientras el aparato se empuñaba por

⁸La Vanguardia, 3 de julio de 1916.

⁹La Vanguardia, 1 de Agosto de 1916.

¹⁰La Vanguardia, 2 de agosto de 1916.

¹¹La Vanguardia, 4 de agosto de 1916.

instantes, se convertía en un punto y desaparecía de la vista, pero los que usaban prismáticos retuvieron al resto al comprobar que volvía e iba descendiendo hasta aterrizar a las 4 h. 57 min, explicando el aviador que "la espesa niebla que había le impedía orientar su rumbo y que ello era la causa de su aterrizaje"¹³, posponiéndose así la partida hasta el día siguiente, telegrafando los señores Pujol y Comabella a Santander avisando del aplazamiento del raid.

SE INICIA EL RAID

En esta ocasión se sacaron las barreras de los extremos del campo (hipódromo Casa Antunez) para poder aprovechar mejor la distancia máxima utilizable.

Desde la madrugada, el 6 de agosto, el "Monocoupe II" Rhone 80, provisto de un depósito suplementario detrás del puesto del piloto, estaba listo.

Hedilla probó el motor; todo funcionaba bien y dio orden de soltar el aparato. El avión rodó unos doscientos metros y se fue al aire, tomando "rumbo hacia la parte de Gava, virando y regresando al aeródromo, muy internado en la parte de mar, pasando por la línea imaginaria establecida por los comisarios y cronometristas a una altura de unos mil quinientos a dos mil metros a las 5 h. 14 s.

Nos pareció que esta vez tomaba rumbo directo hacia su destino, pero transcurridos unos diez minutos vimosle regresar de nuevo hacia el aeródromo, muy internado por la parte del mar, y a mucha mayor altura que la vez anterior.

A las cinco y doce minutos pasó de nuevo por encima del lugar en que se hallaban los señores Bosch y Catarineu, Brunet y Cabot que actuaban de comisarios, tomando entonces rumbo por encima de la montaña de San Pedro Mártir, elevándose cada vez más, desapareciendo por fin de nuestra vista por entre unas nubes, cuando el reloj del señor Brunet señalaba exactamente las 5 h. 17 m"¹⁴.

EN SANTANDER

A las ocho y media de esta mañana recibió el delegado oficial del Real Aero Club de España, señor Córdoba, un telegrama de Barcelona, anunciando la salida de Hedilla. Seguidamente se trasladaron al campo de aterrizaje de La Albericia, el alcalde de Santander, el gobernador civil, el presidente de la Diputación, el señor Comabella y el aviador Pombo.

Después del despegue en Barcelona y de la llegada del telegrama en Santander, la espera se hacía larga, entre los comentarios en los corros habituales, miradas continuas a los relojes. Para los que esperaban noticias en tierra, el tiempo pasaba lentamente, hasta que antes del mediodía se recibió en siguiente telegrama de Hedilla:

"Benasque, 6, 10 mañana.

Después de dos horas y media de haber salido de Barcelona, siempre perdido entre densa niebla, a una altura mínima de 3.500 metros sobre montañas de 3.000 metros de altura he visto un trozo de tierra. Me hallaba sobre la Maladeta (3.404 m.). Hice rumbo hacia el Sur, buscando terreno para aterrizar, encontrando un campo mediano donde aterricé con felicidad.

¹²La Vanguardia, 6 de agosto de 1916.

¹³La Vanguardia, 6 de agosto de 1916.

¹⁴La Vanguardia, 6 de agosto de 1916.

¹⁵La Vanguardia, 8 de agosto de 1916.



Procuraré continuar la ruta, aun cuando las condiciones del campo harán difícilísima la partida.

La estación de ferrocarriles mas próxima es Barbastro a 100 kilómetros.- Hedilla"

La razón por la cual el piloto se desvió hacia el Norte, era muy sencilla. Al perder el contacto visual con el terreno, no se dio cuenta de que el viento lo empujaba hacia los Pirineos"¹⁵.

PERIPECIAS

Al aterrizar, cuando el avión ya estaba casi parado, una rueda chocó contra una roca, levantando la cola del avión, rompiéndose la hélice y un montante del tren de aterrizaje.

Se encontraba cerca del puerto de Benasque, a poca distancia de la frontera francesa y a unos doscientos ochenta kilómetros en línea recta, de Barcelona, cubriendo esta distancia en dos horas y media, cumpliéndose el promedio calculado para llegar a Santander en cinco o cinco horas y media.

Mientras esto sucedía, en Santander S.M. el Rey llegó al campo a las doce de la mañana, acompañado del marques de Viana, y de los duques de Arión y Santoña, pidiendo noticias del aviador.

Al ver que el tiempo pasaba, Pombo se dispuso a salir a buscarlo con su avión, pero el señor Córdoba que acababa de hablar con Barcelona, transmitió la noticia.

Volviendo al aterrizaje, en seguida que el avión tomó tierra, acudieron a su lado una docena de pastores, que le ayudaron a plegar las alas y a conducirlo de la mejor manera posible. Era tarde, estaba cansado, pero mando a un voluntario a Benasque para encargar al carpintero del pueblo un listón de madera de las dimensiones que dio con el ruego de que volviera a primera hora de la mañana siguiente con un carro, luego se dispuso a pasar la noche en una cabaña.

A primera hora del día siguiente llegó el carro y el listón pedido y tras un par de horas de trabajo, Hedilla había sustituido el montante roto, ató la cola del avión al carro para llevarlo a remolque y así, emprendió la marcha, tardando entre



Hedilla se dirige a la costa para iniciar el vuelo sobre el Mediterráneo.

cinco y seis horas en llegar a Benasque. Llegado a esta población decidió seguir hasta Barbastro; así que la extraña comitiva de carro, avión, Hedilla y acompañante prosiguieron hasta la población indicada, donde había estación ferroviaria. Llegado a Barbastro, localizó un campo, completamente llano y libre de obstáculos, entre esta población y Castejón del Puente.

El 13 de agosto, llegaban los comisarios Brunet y Canudas a Barbastro, localizaron rápidamente a Hedilla, y este que había revisado y probado el avión, al llegar los comisarios decidió proseguir ruta.

A las cinco y media de la mañana despegó de Castejón, desde un campo algo justo "viéndolo marchar más de quinientas personas, llegando algunas de ellas de los pueblos cercanos, que distan unos nueve y diez kilómetros del punto escogido para la salida"¹⁶, resultando "pronto envuelto en una pegajosa niebla, que no le abandono en todo el viaje, pasando sobre Huesca y Pamplona, alcanzando el mar y llegando hasta Santoña, pero la niebla espesándose, y la lluvia persistentemente caía en la franja litoral, le cerraron el paso hacia Santander, y hubo de dirigirse al sur y tomar tierra, a punto de agotársele el combustible, a 20 kilómetros de Bercedo en un terreno muy difícil. En una bicicleta que le prestaron, marchó Hedilla a la estación del ferrocarril, desde donde telegrafió a Santander para tranquilizar a los que allí le esperaban"¹⁷.

La niebla le impidió despegar aquel día, y el martes 15, salió de Quincoces "a las 7 h. 45 m., con gran niebla desviándose hacia la derecha a baja altura, saliendo de Castro Urdiales tomando rumbo hacia Santander"¹⁸, contorneando "la alta montaña de La Peña y se dirigió a Castro Urdiales buscando la costa entre la niebla: al vislumbrarla descendió y volando a muy poca altura sobre la superficie del mar llegó a El Sardinero donde, luego de ganar unas decenas de metros evolucionó durante unos minutos, lo mismo que sobre el palacio de La Magdalena a cuyos jardines salió la Real Familia para admirar las hábiles maniobras del aviador. Este se dirigió finalmente a La Albericia y aterrizó entre el eufórico entusiasmo de los muchos que le esperaban"¹⁹. Pese a lo accidentado del viaje, y a haber tardado más de una semana en

recorrer un trayecto que esperaba cubrir en unas cuatro horas, el entusiasmo de los montañeses por su paisano era enorme. Además " S.M. el Rey, acudió esta tarde al hangar (16 de agosto de 1916) y examinó el aparato. Hedilla permanecerá varios días en Santander, siendo probable que efectúe varios vuelos".

Hedilla decidió regresar a Barcelona, vía Madrid, realizando así un triángulo de más de 1.600 kilómetros de recorrido, ya que el extraordinario comportamiento del monoplano y del motor, le impulsan a afrontar esta bonita proeza.

SANTANDER-MADRID

El mal tiempo retuvo a Hedilla en Santander hasta el sábado 26 de agosto, que ante gran número de aficionados y de amigos, desplazados a La Albericia, donde se concentraron desde primeras horas de la mañana, mientras en el interior del hangar se realizaban los preparativos necesarios.

Las nubes que se acercaban podían cerrar los pasos de la cordillera, ante lo cual y con la premura necesaria para poder salir y cruzar las montañas, Hedilla se despidió de sus amigos. Subió al aparato, se cercioró de que todo estaba en orden y dio orden de poner en marcha la hélice, mientras otros sujetaban el aparato. Se mantuvo así un rato para calentar motor, señaló para que soltaran y el "Monocoque II", tras una corta carrera se fue al aire "ganando rápidamente altura, alejándose hacia el Sardinero, virando sobre Piquio para, siempre ascendiendo, volver sobre Cueto y San Román y cruzar sobre el aeródromo, momento en que Pablo Martín Córdoba, delegado del Aero Club, cronometrará la salida: son las 5 y 45 min.

El vuelo transcurre con normalidad hasta llegar al Alto de la

¹⁶La Vanguardia, 7 de agosto de 1916

¹⁷La Vanguardia, 14 de agosto de 1916.

¹⁸Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 50.

¹⁹La Vanguardia, 16 de agosto de 1916.

²⁰Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso, pag. 50.

Brújula, a unos 40 kilómetros de Burgos, donde un fuerte viento del noroeste hace derivar el aeroplano, desviándolo 15 kilómetros de la ruta y echándole sobre los montes Oca. Va en aumento la fuerza del viento hasta resultar éste casi huracanado, por lo que el aviador, al que el control del aeroplano se le va haciendo imposible, decide aterrizar, y en plena maniobra, una fuerte racha de viento le carga de costado, inclinando bruscamente al aparato que toca al suelo con una rueda, resultando averiado el tren de aterrizaje y sufriendo el consecuente capotaje con rotura de la hélice²⁰, mientras que Canudas, en sus memorias explica que el aterrizaje se produjo porque "apercibió pequeños fallos de motor, pero no creyó que la cosa fuera grave. Minutos después los fallos aumentaron y la parada de motor era inminente. Busco un lugar apropiado y a pesar de que la maniobra era algo difícil, Hedilla lo consiguió. Aterizó perfectamente, el aparato rodó unos metros y cuando ya iba a poca velocidad tropezó con un margen; realizó un capotaje parcial, suficiente para romper la hélice y aplastar el motor contra el margen".

"Salvador, que a los pocos minutos de sufrir el accidente se ve rodeado por numerosas personas de Villafranca, es amablemente ayudado por todos, y puede trasladar con facilidad el aparato a Briviesca, la estación de ferrocarril más próxima, embarcándolo allí, facturado a Barcelona, y marchando el esa misma noche a Madrid donde se le espera para que efectúe los vuelos de demostración del Condor, biplano fabricado bajo su dirección en los talleres Pujol Comabella y Cia."²¹.

Veamos la versión de otro rotativo "El aviador Sr. Hedilla que por una avería sufrida en su aparato no ha podido realizar el vuelo Santander-Madrid, llegó ayer a esta corte.

El Sr. Hedilla ha referido el accidente, manifestando que el vuelo fue magnífico hasta el sitio conocido por Alto de la Brújula, donde reinaba un fuerte viento Noroeste.

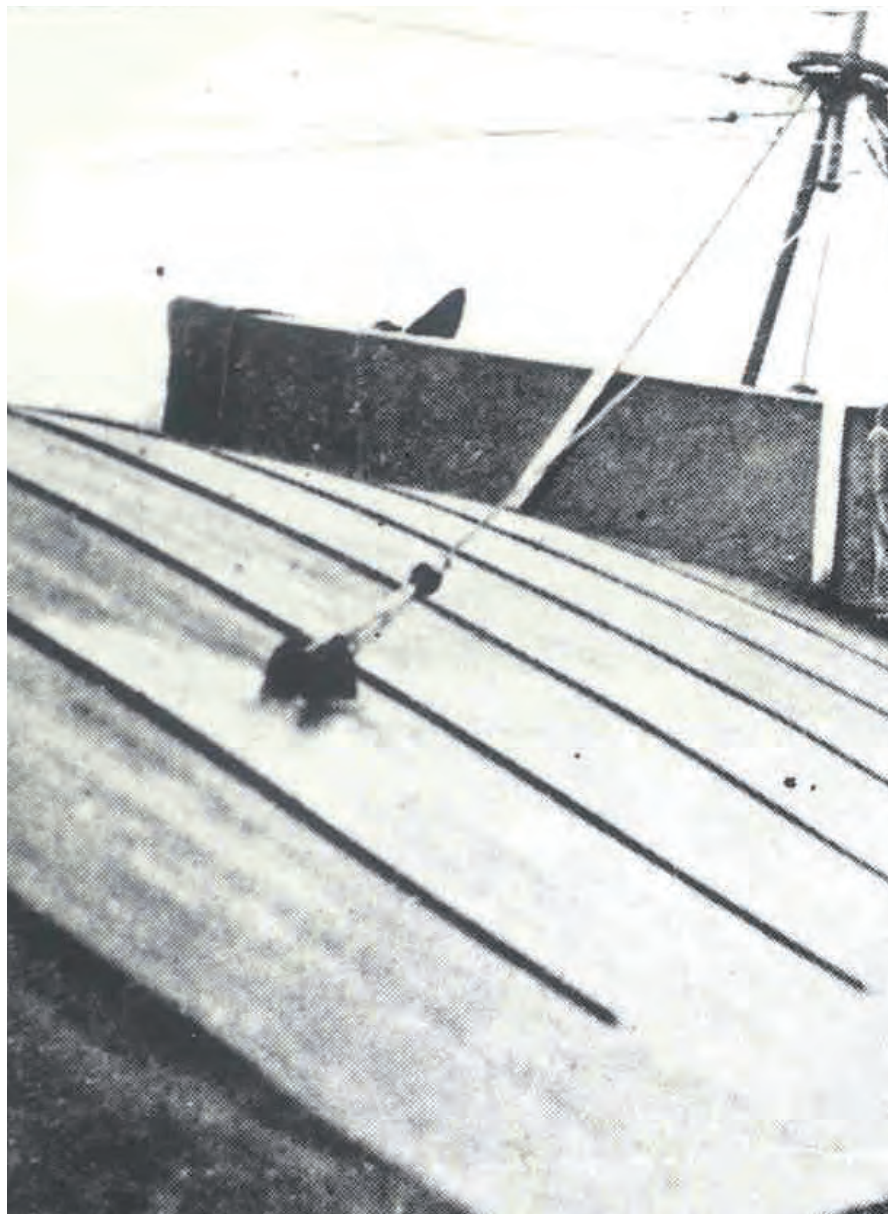
Con grandes esfuerzos consiguió ganar el valle de Villafranca; pero una nueva racha de viento hizo que el aparato diera una sacudida, y como iba ya a muy corta distancia del suelo una de las ruedas tocó con una piedra.

Por efecto del choque el aparato dio una vuelta de campana, cayendo a tierra sin que las alas llegasen a tocar el suelo ni el aviador sufriera daño alguno.

El Sr. Hedilla fue muy atendido en Villafranca, desde donde se trasladó a Briviesca, donde la condesa viuda del Val puso a su disposición un automóvil, por si el aviador deseaba regresar en él a Madrid.

En esta capital se propone el Sr. Hedilla probar un nuevo aeroplano Cónдор, tipo Taube, marchando a Barcelona en los primeros días de septiembre²².

Aparte del viaje en si, lo interesante de estos últimos párrafos es la referencia a que se esperaba a Hedilla en Madrid para volar un Cónдор "Taube". Sobre este avión solo hay constancia de que en España vino uno volando hacia febrero o marzo de 1914 y no hay referencia a que llegaran más. Con la venida a España de este avión, su piloto Josef Suvelack parece ser que se llegó a un acuerdo con la firma Pujol Comabella y Cia para fabricarlo. Según parece a lo largo de 1914 la firma barcelonesa fabrico algunos: dos o tres según Jaime Velarde Sillio o seis según Josep Canudas. De ellos se montaron los fuselajes que no se pudieron motorizar pues antes de venir los motores se desató la I Guerra Mundial. Es-



te avión que voló en la Aviación Militar se dio de baja a principios de 1916 y su motor fue colocado en uno de los biplanos Barrón Flecha construidos en Cuatro Vientos. Estos aparatos el primer ejemplar realizó el primer vuelo el 3 de abril de 1915 y cuando llegó Hedilla a Madrid, el Taube ya no estaba en vuelo, mientras si que volaban los Flecha. Con estos datos se puede decir que en las informaciones aparecidas hay una confusión o que hay fechas mal determinadas.

Tras buscar un terreno adecuado para instalar la Escuela de pilotos, la empresa Pujol Comabella y Cia llegó a un acuerdo con Guillermo Casanovas, propietario de un terreno en El Prat de Llobregat. El terreno era campo de La Volatería, un llano de 600 metros de longitud por 300 metros de ancho a 200 metros de la playa y paralelo a esta.

El 2 de septiembre de 1916 Hedilla organiza el traslado del material de vuelo del hipódromo al nuevo aeródromo y el 7 se inauguraba, esta vez de verdad, la llamada Escuela Catalana de Aviación de la casa Pujol Comabella y Cia comenzando el curso los ansiosos alumnos Feliu, Canudas, y Ramón Maldonado. A mediados de noviembre llega a Barcelona, el piloto cubano Domingo Rosillo²³, contratado para ayudar en la escuela a Hedilla, al necesitar este cada día más le presencia de Coterillo en la fábrica de San Martí.

En 1917 Pujol Comabella y Cia obtiene un contrato para fabricar seis aviones para el Ministerio de la Guerra y a comienzos de enero Salvador Hedilla contrae matrimonio con la cantante lírica Visitación del Campo. De su viaje de novios

²¹Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso Pág.52.

²²Salvador Hedilla aviador de romance, Castillo de Siete Villas 1993, Emilio Herrera Alonso Pág.52.

²³ABC, 28 de agosto de 1916.

Hedilla en la cabina de su Monocope II, con un flotador, antes de iniciar el vuelo a Mallorca.



a Madrid y Paris consigue el contrato de fabricación y los planos del caza francés Spad. A lo largo del mes de enero llegan a La Volateria un nuevo Vendôme con motor Anzani de 45 Hp en estrella, para la escuela. También llega el Morane Saulnier de Valentín Díaz realizando unas nuevas alas, entelado y puesta a punto del motor. Cuatro semanas más tarde tras probar Hedilla el avión, es entregado a Díaz. Hedilla aprovechó la ocasión para tomar medidas y datos del avión con el objetivo de construirlo en Barcelona y ofrecerlos a la Aviación Militar.

A mediados de 1917 sale de los talleres Pujol Comabella el biplano España, construido bajo la dirección de Hedilla basándose en los planos del Spad, motorizándolo con un motor Hispano de 180 HP.

El 5 de mayo de 1917 Hedilla tiene la oportunidad de volar en biplano Perojo con motor Rhône de 60 HP diseñado por el ingeniero madrileño José del Perojo y construido en los Talleres de Alfaro-Díaz en el aeródromo de Getafe.

El 27 y 29 de junio, obtenían el título de piloto Lluís Bertrand i Coma de 23 años y Josep Canudas i Busquets de 22 años, los primeros pilotos formados en la Escuela Catalana de Aviación bajo la dirección de Hedilla.

A primeros de octubre de 1917 visitó el aeródromo de La Volateria el ingeniero industrial y piloto Jorge Loring, con la intención de adquirir un Vendôme a Pujol Comabella y Cia. Al no disponer en este momento de un aparato para entrega inmediata Hedilla le ofreció el Monocoupe I con motor Rhône

de 60 Hp. Al hacer el primer vuelo con el a Monocoupe tras haber visto el vuelo previo de Hedilla, Loring se estrelló con el aparato al ir aterrizar destrozando el avión y saliendo ileso del percance.

El 17 del mismo mes a las 4 de la tarde Hedilla vuela por primera vez en el campo de Fontajau, Gerona, ante numeroso público. El vuelo de 8 minutos de duración lo realizó en un día con muy malas condiciones para volar.

El 30 de octubre llega Salvador Hedilla con José María Armangué a La Volateria para realizar un vuelo con la intención de decidir a su acompañante a que se haga piloto. Hedilla prepara el Monocoupe II por él diseñado al que recientemente le había montado un motor Le Rhône de 100 Hp, sube Armangué al asiento del acompañante y Hedilla se coloca en el suyo. Poco antes de las cinco, con el motor ya caliente y listo despegan ascendiendo hasta unos 700 metros. En el aeródromo el vuelo es seguido por los allí presentes, los cuales vieron que cuando el aeroplano estaba a unos tres kilómetros del aeródromo, sobre el estanque de La Ricarda, el avión que se encuentra a unos 600 metros mete el ala derecha realizando un fuerte picado hasta estrellarse, pereciendo ambos ocupantes en el impacto.

El 4 de noviembre a las 4 de la tarde el féretro de Salvador Hedilla es enviado por ferrocarril a su tierra, a Santander, donde llega el día seis a las ocho y cuarto siendo enterrado el día 7 en el cementerio de Ciriego al cual llegaron 20.000 personas para acompañar al que tenían por su héroe •

Vuelta al mundo del *Numancia*: ilusión y desencanto

JOSÉ ANTONIO BARRAGÁN LOMBARDÍA
Licenciado en Ciencias de la Información

La travesía del Dornier Super Wal *Numancia*, que pudo ser y no fue, es un ejemplo más de la voluntad de los aviadores españoles para afrontar los más audaces retos, muchas veces superiores a los de otros países y sin embargo menos publicitados. Con el *Numancia* no se alcanzó el éxito, pero a pesar de algunos desaciertos quedó patente en el proyecto el empeño, en todas las acepciones de la palabra, del gobierno del momento, el valor y decisión de Ramón Franco, la determinación de José Ortiz-Echagüe y la empresa CASA, en suma el esfuerzo de todos los que intervinieron en una gran idea: la vuelta al mundo en un hidroavión construido en España y con la mejor tripulación española. En este artículo se aborda el acontecimiento de forma sencilla para que no se olvide un intento que, aunque fallido, no deja de ser historia.

Haciendo un repaso histórico muy breve para no incurrir en el mismo comienzo de muchos artículos sobre los hidroaviones Dornier, nos situamos en el estallido de la I Guerra Mundial

y la utilización de la aviación en el conflicto, apenas once años después del primer vuelo de los hermanos Wright. Con este panorama bélico Ferdinand von Zeppelin crea los Talleres de Seemos, con Claude

Dornier al frente de ellos, para la construcción de hidroaviones metálicos, siendo el primero el RS I, trimotor biplano de 43,5 metros de envergadura, que destruido por un temporal nunca llegó a volar. A este hidroavión le sucedieron los RS II, RS III y RS IV, éstos en el segmento de hasta 10 toneladas, y por último el monoplano bimotor GS 1, todos ellos con excelentes características. El GS I fue destruido para que no cayese en manos de los aliados, así como también dos GS II cuya fabricación no había terminado.

Escapando de las restricciones a las que los aliados sometieron a la industria



alemana tras la guerra, impuestas por el Tratado de Versalles, en este caso en lo que se refiere a la construcción de aviones, Claude Dornier establece su propio taller en Rorschach, Suiza. Poco después Dornier traslada en 1921 la producción a Marina di Pisa, Italia, en la empresa CMASA (Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anónima) en la que en 1922 se plasma su nuevo proyecto, el hidroavión Do J Wal, basado evidentemente en el GS 1, realizando el primer vuelo el 6 de noviembre del mismo año. Según palabras del propio Claude Dornier fue el producto que le catapultó al éxito: "El Wal ha hecho a Dornier". Además del Wal hubo otros hidros de Dornier que conforman su ya mítica historia, pero desde luego el Wal fue plataforma de grandes hitos de la aeronáutica, en particular de algunos de los principales raids de la aviación española.

Durante toda su vida Claude Dornier trabajó para levantar su empresa y por supuesto la industria aeronáutica alemana, maltrecha por dos veces tras las contiendas bélicas mundiales. Sus descendientes

también se esforzaron en el mismo empeño, pero las circunstancias no fueron las mismas con el paso de los años. Su hijo Peter Dornier luchó desde 1950 por otra sociedad familiar, Lindauer-Dornier, en la que se hizo con la mayoría en 1985, al tiempo que Daimler-Benz lograba una participación mayoritaria en la compañía aeronáutica Dornier dentro del nuevo ordenamiento empresarial aeronáutico que ya se estaba gestando a nivel europeo y mundial. El nieto de Dornier, Peter D. Dornier, es desde 2001 el presidente de Lindauer Dornier. Esta compañía comenzó con la fabricación textil, actividad en la que desembocaron precisamente a causa de las restricciones mencionadas por parte de los aliados. En la actualidad está dedicada a maquinaria de tejer para distintos usos, maquinaria de estirado de películas y secadoras. La histórica Dornier aeronáutica terminó engullida por Daimler-Benz, después DaimlerChrysler, la cual formó parte del gigante europeo EADS creado el 10 de julio del 2000 junto con la francesa Aerospatiale Matra y la española CASA.

Vuelos históricos del Wal en España antes del Numancia

Los más de 3.000 kilómetros de costa de España marcaron una clara dirección respecto a los hidroaviones. De forma que los militares españoles viajan hasta la fábrica italiana, dado el interés del Servicio de Aeronáutica Militar por este producto, cuyo jefe, el general Echagüe Santoyo, una vez informado de todos los aspectos técnicos y económicos, confirma un pedido de seis hidroaviones con un valor de 1.800.000 pesetas. Los hidroaviones en general contaban con la ventaja del amaraje para convertirse en el medio ideal para el salvamento marítimo, pero las operaciones reales fueron diversas según sus características: reconocimiento, transporte de pequeñas unidades de tropas, minador, torpedero e incluso exploración y estudio.

A finales de 1922 se hace entrega del primer Do J Wal, con bandera española, equipado con dos Hispano-Suiza de 300 CV, motores que también portaría el segundo hidroavión entregado al año si-

El Dornier Super Wal Numancia en el agua en 1928. (Archivo CASA).



guiente. En 1923 fueron entregados los otros cuatro contratados, pero con motores Rolls Royce Eagle IX de 360 CV, cuyo aumento de potencia fue notorio y llevó a la remotorización de los dos primeros, cuyos Hispano-Suiza fabricados en Italia no presentaban el funcionamiento óptimo que se podía desear.

El éxito de los Do J Wal fue notable en todo el mundo, debido a su velocidad, alcance y construcción metálica, en duraluminio, pudiendo fabricarse probablemente unos 300 ejemplares: 150 en la fábrica italiana y el resto en varios países como Alemania, Japón o España. La motorización de estos hidroaviones varió, en general, desde los 300 CV a los 600 CV, dando lugar a diferentes pesos y actuaciones. Sus dimensiones eran de 22,5 metros de envergadura, 17,25 de longitud, 5,2 de altura y 96 m² de superficie alar.

Los hidroaviones Do J Wal españoles fueron utilizados en la Guerra de Ma-



Detalle de cuadernas y compartimentación del casco del Numancia. (Archivo CASA).



Montaje de cuadernas del casco en la grada en Cádiz. (Archivo CASA).

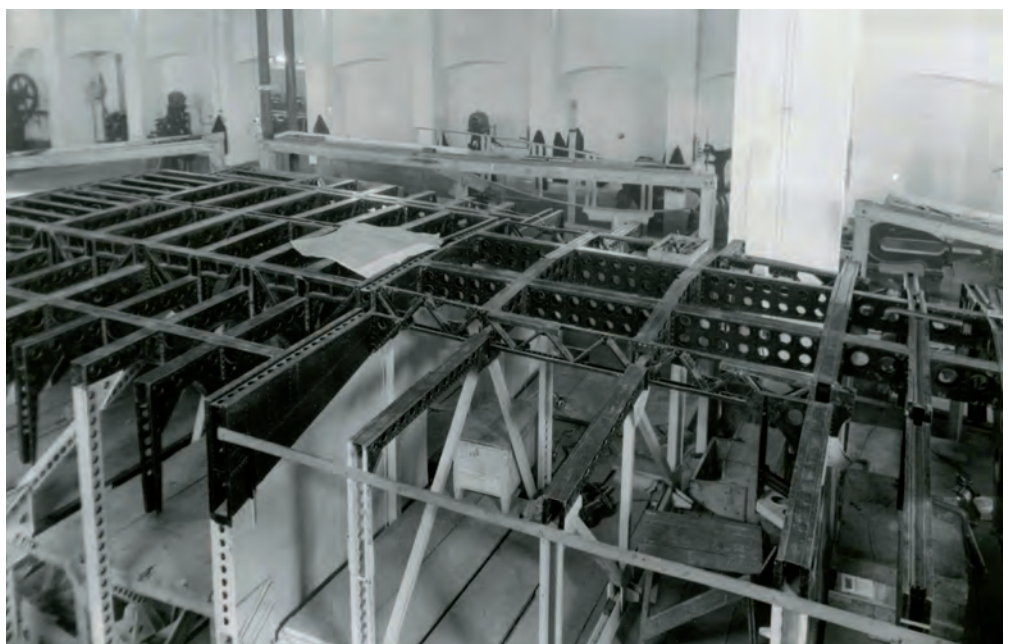
ruecos, teniendo su base en El Atalayón, Melilla, bajo la jefatura del capitán de Infantería Ramón Franco. En 1925 se decidió la compra de otros seis Do J Wal para reforzar la campaña militar, todos con motores Rolls Royce Eagle y uno con Napier Lion de 450 CV, que sería después el mítico *Plus Ultra*. De los nueve que intervinieron en Marruecos seis fueron dados de baja por diversas causas. En 1929, antes de que comenzase la entrega de los hidros que se fabricarían en España, se compraron otros dos Wal a la fábrica de Italia, uno con motores Júpiter de 450 CV y el segundo con motores Hispano de 600 CV.

Durante la campaña marroquí se llevó a cabo el viaje de apoyo de un Do J Wal a la patrulla formada por tres Breguet XIV, bajo el mando de Guillermo Delgado Brackembury, para estudiar el establecimiento de un enlace aéreo entre la pe-

nínsula y las Islas Canarias. Esta travesía fue de hecho el primer raid de la aviación española. Es de suponer que el acompañamiento del Dornier se estableció por el temor de que sucediese algo al sobrevolar el mar.

El día 3 de enero de 1924, Ramón Franco despegó con 500 kilogramos de más, por encima del peso máximo de despegue, analizando las posibilidades del hidroavión con vistas al futuro. Ramón Franco fue más allá, probando el aparato en la medida de su intuición, logrando además volar a 4.000 metros de altitud, por encima de los 3.500 de techo práctico de servicio y por encima de los 3.710 metros del Teide y, en suma, valorando el Do J Wal para utilizarlo posteriormente, como después sucedió con el raid del Atlántico sur. El Dornier, que había iniciado el 3 de enero el periplo desde la Base de El Atalayón a donde regresó el 16 de febrero, recorrió 4.450 Km. en 38 horas y seis minutos y fue el único de los aviones de esta misión que regresó volando.

Palos de la Frontera, que en 1492 había vivido la salida de las carabelas de Cristóbal Colón, contempló también la salida del Do J Wal *Plus Ultra* en 1926 para afrontar el raid del Atlántico, un gran reto cuya meta estaba en Buenos Aires. El hidroavión W-15, equipado con motores Napier Lion de 450 CV, se había construido en Italia con unas características determinadas establecidas por Ramón Franco. La tripulación la formó el comandante Ramón Franco Bahamonde como piloto, el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Manuel Durán y el mecánico de aviación Pablo Rada. El raid se inició el 22 de enero y se efectuó en siete etapas en



Terminación del montaje de cuadernas. Disposición de cuadernas y vigas en el rediente del hidroavión Numancia. (Archivo CASA).



Dornier Super Wal de Lufthansa para operaciones comerciales en el lago Wannsee en Berlín. (Lufthansa Bildarchiv).

las que se recorrieron 10.285 Km. en 59 horas y 48 minutos.

La tripulación se enfrentó a muchas dificultades, mal tiempo, averías, rotura de la hélice trasera en la cuarta etapa y mucho cansancio, ya que en alguna ocasión se voló durante más de doce horas seguidas. La meta se alcanzó el 10 de febrero de 1926 al amerizar en Buenos Aires y fue el primer raid del Atlántico Sur con el mismo aparato partiendo del este hacia el oeste, en contra de los vientos dominantes. Anteriormente se habían hecho cinco vuelos desde Norteamérica hacia Europa.

La Asociación Internacional de Aviadores concedió a Ramón Franco el máximo galardón aeronáutico de la época, el Trofeo Harmon, como reconocimiento al vuelo de mayor importancia y relieve de 1926, contando con el beneplácito de los estamentos militares españoles.

En ese mismo año también se llevó a cabo otro gran raid con los hidroaviones Dornier, aunque sin la figura de Ramón Franco. Tuvo como destino la colonia española de Guinea, en la actualidad Guinea Ecuatorial. La Patrulla Atlántida se formó con tres hidroaviones Do J Wal con motores Rolls-Royce Eagle IX, al mando del comandante y jefe de la expedición Rafael Llorente Solá. El raid comenzó el 10 de diciembre de 1926, día de la Virgen de Loreto, patrona de los

aviadores, y finalizó el 26 de febrero de 1927 después de 21 etapas, durante las cuales la misión experimentó muchos problemas técnicos, mecánicos y climatológicos. La ida y vuelta sumó un total de 13.962 Km. y 111 horas y 55 minutos, aunque se efectuaron vuelos adicionales que de tenerse en cuenta aumentarían estas cifras.

El Super Wal Numancia

Los acontecimientos políticos y los triunfos militares en la campaña de Marruecos permiten a Primo de Rivera continuar como jefe del Gobierno, y entre las medidas que toma se efectuó la asignación de un presupuesto extraordinario. El ministro de Hacienda José Calvo Sotelo aprobó en 1926 dicho presupuesto decenal por importe de 3.500 millones de pesetas, de los que se habían dispuesto 160 para la modernización de la Aviación Militar, más un crédito extraordinario de 10 millones que ya se había concedido en 1924, y 49 para Aeronáutica Naval.

Aunque en España la trascendencia de los hidroaviones no fue ni parecida a la obtenida en Italia, donde en 1934 había 22 escuadrillas, el interés del Servicio de Aeronáutica Militar en los primeros años veinte condujo a la empresa CASA, a través de su director gerente José Ortiz-

Echagüe, a gestionar con Claude Dornier la obtención de la licencia de fabricación de los Dornier Wal. Fundada en 1923, CASA se inició en la industria aeronáutica española con cierta ventaja sobre las otras compañías ya establecidas, constituyéndose como fabricante de aviones enteramente metálicos, lo que en aquel momento situaba a la empresa en una posición tecnológica puntera que le permitió primero hacerse con la fabricación de los Breguet XIX en Getafe y después de los hidroaviones Dornier Wal en Cádiz.

Las gestiones con Dornier comienzan en 1923. El éxito logrado con los hidroaviones Dornier Wal en las campañas y raids militares lleva al establecimiento en marzo de 1926 de un contrato entre CASA y la compañía Dornier, y posteriormente, el 20 de mayo, la propuesta del Consejo de Administración de la empresa española para aumentar el capital social "y construir a orillas del mar una nave de montaje para hidroaviones". De forma que con el panorama presupuestario creado por Primo de Rivera y la agudeza industrial de Ortiz-Echagüe, se inicia en 1927 la construcción de la Factoría de Cádiz en Puntales, en la zona de los astilleros, para la fabricación de hidroaviones metálicos.

CASA fabricó en años sucesivos 17 Dornier Wal para la Aviación Militar, 12 para la Aeronáutica Naval y dos para las

Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE), muchos con motores Lorraine de 450 CV, además del Super Wal Numanzia cuya historia nos ocupa.

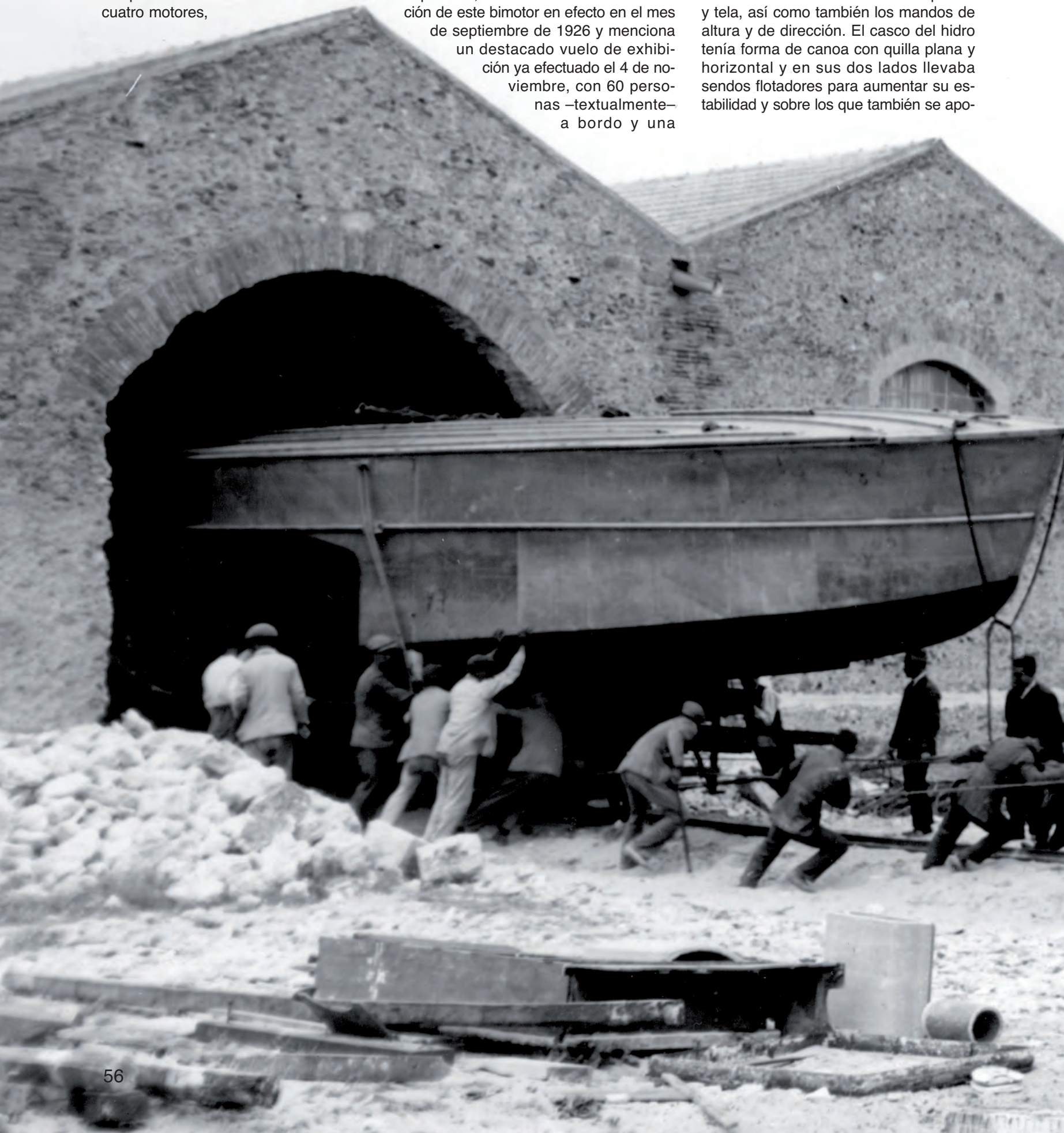
Desde 1926 Claude Dornier trabajaba en el proyecto del Dornier R Super Wal, primero en una versión bimotor con dos Rolls Royce Condor de 650 CV y poco después en la versión de cuatro motores,

la más extendida, con Gnome-Rhône Jupiter. El primer vuelo del bimotor alemán, Super Wal se efectuó el 30 de septiembre de 1926..

Una circular (Aircraft Circular No. 31) de la NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) fechada en Washington en febrero de 1927 sobre el Dornier Super Wal, sitúa el final de la construcción de este bimotor en efecto en el mes de septiembre de 1926 y menciona un destacado vuelo de exhibición ya efectuado el 4 de noviembre, con 60 personas —textualmente— a bordo y una

duración de tres cuartos de hora alrededor del lago Constanza, en una distancia por encima de las 90 millas. Esta misma circular ofrece una detallada descripción del hidroavión.

El Super Wal de Dornier estaba construido en duraluminio con partes reforzadas en chapa de acero, las alas en duraluminio con revestimientos de chapa lisa y tela, así como también los mandos de altura y de dirección. El casco del hidro tenía forma de canoa con quilla plana y horizontal y en sus dos lados llevaba sendos flotadores para aumentar su estabilidad y sobre los que también se apo-



yaban las alas. Las góndolas que albergaban los motores, cuatro situados dos a dos sobre el ala a la altura de los dos laterales de la canoa, tenían acceso desde el interior de la cabina. El hidro despegaba con la potencia de los cuatro motores y podía volar hasta con dos, por avería o por ahorro de combustible.

Dornier suministró otros Super Wal para utilización comercial, tres bimotores y quince cuatrimotores, en su mayoría operados por la alemana Lufthansa y seis por la italiana SANA (Società Anonima di Navigazione Aerea). En diversos departamentos se situaban, en la parte delantera de la canoa el equipo marítimo, después el espacio para los dos pilotos, cabina de tripulación, equipaje y pasajeros. La tripulación se componía de dos pilotos, mecánico y radiotelegrafista. También se fabricaron otros Super Wal fuera de Alemania, y en España solamente uno, el *Numancia*, destinado entonces a la mayor gesta aérea programada para nuestra aviación.

El espíritu emprendedor de los aviadores españoles era patente, en busca de superar nuevas metas que demostraran el valor, preparación y empeño de la aviación en España. En este contexto, el afán de superación de Ramón Franco le lleva a emprender decididamente una vuelta al mundo en un avión Super Wal, en principio considerado por él mismo como el más adecuado a tal fin: *"...estudiadas las características de los principales (hidroaviones), toda vez que las del Super Wal mejoraban bastante las del Wal, con arreglo a los datos de la Casa Dornier"*. El Diario ABC del 2 de agosto de 1928 confirma esta decisión del aviador haciendo mención del Super Wal como el *"primero que se construye en España siguiendo las indicaciones del experto piloto Franco"*.

Conseguida la aprobación del proyecto de la vuelta al mundo por el Gobierno español, el interés de los militares por el desafío condujo a CASA a poner especial dedicación en la construcción de este hidroavión, basado en el Dornier Wal, pero con mayor tamaño y peso. El 21 de febrero de 1927 el Consejo de Administración de CASA incluso estuvo dispuesto a utilizar *"el procedimiento de administración y sin cargar beneficios, por considerar de interés nacional y de conve-*

niencia para nuestra sociedad, el acometer la citada fabricación".

Ramón Franco viaja a Friedrichshafen en mayo de 1927 con Rafael Espinosa de los Monteros, primer director de la factoría de Cádiz, para verse con Claude Dornier y examinar el proyecto del Dornier Super Wal, dado que hasta aquella fecha todavía no se había construido ningún cuatrimotor Super Wal. Franco viene convencido del Super Wal por sus características de vuelo y su radio de acción.

El propio general Primo de Rivera recomienda que la construcción de este hidroavión se haga en España y en el contrato que se firma a tal fin, también se establece la importación de piezas que pudieran necesitarse por la escasez de tiempo. Aunque algunas fuentes mencionan abril de 1927 como fecha de la firma del contrato, no queda clara la fecha, dado que en las actas de CASA tan sólo se indica que es al regreso de la visita del comandante Franco a Friedrichshafen.

En la firma del contrato tiene bastante peso el tema de las pruebas de entrega, dado que CASA no acepta las teóricas indicadas por la compañía Dornier. Se especifica que, una vez hechos los primeros vuelos en Friedrichshafen, Dornier garantizaría las pruebas. Estas se llevaron a cabo en marzo de 1928 con el primer Super Wal cuatrimotor de Dornier,



Casco del Dornier Do R Super Wal saliendo de la almadraza en la que había sido construido. (Archivo CASA)

contando con la presencia de Franco que apreció un incremento de peso que disminuía su radio de acción, ante lo que Franco se limitó a pequeños cambios de su proyecto en algunos itinerarios por el Pacífico. No se tomaron determinaciones decisivas sobre un problema que persiste hasta el final de la aventura.

La casa Dornier fijaba una carga entre 11,1 y 12,5 toneladas de peso máximo para el despegue dependiendo de la motorización. Las hojas de garantía y los gráficos de pruebas se adjuntaron al contrato, indicando que dentro de estos pesos se cumplían los coeficientes de seguridad y se añadía -pero no garantizaba- que se podía despegar, dependiendo de los motores instalados, con un peso de vuelo total entre 12 y 14 toneladas. Se excedía el nivel de seguridad recomendado que estaba fijado entre las dos primeras cargas citadas.

En una reunión del Consejo de Administración de CASA el 9 de marzo de 1928, Ortiz-Echagüe informa sobre el estado de la construcción del avión y adelanta que este tema se liquidará con el aceptado y previsto déficit, que se suponía entre 50.000 y 70.000 pesetas. Ortiz-Echagüe también confirma que CASA está cumpliendo con exceso todas las condiciones impuestas en el contrato firmado. Por otro lado él tiene muy claro que a la empresa le conviene apoyar esta aventura militar.

Para afrontar la producción del hidroavión Super Wal comenzó la fabricación de la canoa en unos talleres provisionales de la Almadraba de San José que se dispusieron para ello, dado que la nueva fábrica de CASA en Cádiz se encontraba inmersa en obras de construcción. A primeros de mayo de 1928 ya se pudo trasladar el casco del avión a la Factoría de CASA, rompiendo un muro para que pudiese salir de los talleres, ante la expectación de numerosos espectadores y con la interrupción del tráfico, que aunque no era muy intenso no solía estar sujeto a estas vicisitudes.

Estando la fabricación del Super Wal encauzada en Cádiz, Ramón Franco vuelve a viajar en mayo de 1928 a Friedrichshafen para volar en un Super Wal construido allí acompañando al piloto alemán de la casa Dornier. La conclusión a la que llega fue la de que el hidroavión tenía unas actuaciones buenas aunque el piloto alemán no forzaba la máquina en absoluto. Franco se queda sin contemplar las pruebas de carga, sobre las que había mucho interés para comprobar si con 15 toneladas o más, que necesitaban transportar en su viaje, el avión podría despegar. En un posterior viaje a Friedrichshafen se comprobó que otro Super Wal, con motores radiales de peso superior a los del Super Wal español, conseguía una velocidad superior y podía llevar una carga mayor, aunque el ra-

dio de acción era inferior al del Super Wal español. Ante la imposibilidad de obtener los motores ingleses Júpiter y para evitar retrasos, se decidió equipar el hidroavión español con cuatro motores Napier Lion de 450 CV, por darles mayor garantía y tener experiencia en ellos, tanto en el viaje a Sudamérica como en los aviones de la campaña de Marruecos.

Con una envergadura de 28,6 metros, una longitud de 24,6 y una superficie de 142 metros cuadrados, la figura del Super Wal era imponente, de hecho fue el aparato más grande de la aviación española durante varios años. La canoa se construyó en duraluminio y albergaba el puesto de pilotos, que estaba abierto, y la cabina que utilizó para colocar depósitos auxiliares de combustible y equipos de diversa índole. El casco estaba dividido en compartimientos estancos. El puesto de pilotos estaba equipado con los mejores instrumentos para control de vuelo y vigilancia de los motores. También se disponía de una instalación eléctrica que permitía la comunicación entre los tripulantes desde diferentes puntos del aparato, mediante señales eléctricas con una clave convenida.

Los compartimientos del hidroavión eran siete, distribuidos como a continuación se describe. En el primero estaba situada el ancla; en el segundo las hamacas en las que los tripulantes, por turno, podían descansar durante las travesías;



Transporte del casco del Super Wal desde la almadraba a la factoría de CASA. (Archivo CASA)



Casco del Dornier Do R Super Wal en el exterior. (Archivo CASA)

en el tercero cuatro tanques de gasolina en el suelo de 600 litros cada uno y otros cuatro de 300 instalados en el techo; el cuarto compartimiento era el de los pilotos y el mecánico en sus funciones de control, así como el equipo telegráfico; el quinto daba paso al interior de las alas, así como a los motores, a través de un tubo y una escalerilla; el sexto tenía dos tanques de gasolina de 1.200 litros, que con los anteriores suman unos 6.000 litros, una

cantidad redondeada que tiene una diferencia de 240 menos respecto a la cifra que el mismo Franco apunta en un artículo publicado por la revista *Aérea* en agosto de 1928; por último en el séptimo iba el navegador con los instrumentos y cartas indispensables. Volviendo a los depósitos de gasolina, el diario *ABC* indicaba que el tercer compartimiento llevaba tanques de 1.200 litros cada uno sin indicar cuántos, que en el quinto había ocho tanques de gasolina y en el sexto dos, sin decir la capacidad de todos éstos, aunque sí un total de 8.200 litros.

Se reforzaron las partes principales de los fondos de la canoa, dado que con anterioridad habían sido detectados problemas en los tres primeros Super Wal fabricados y que entraron en servicio en el Báltico y en el Mediterráneo. Posterior-



Casco del hidroavión Numancia llegando al hangar de la factoría de CASA en Puntales.

mente la confirmación vino con los dos hidroaviones Super Wal de los italianos llegados a Cartagena para una visita, con problemas en los flotadores. De hecho la casa Dornier tuvo que enviar nuevos planos y piezas para reforzar los flotadores.

El itinerario de la vuelta al mundo constaba de 20 etapas, planificadas con el siguiente itinerario: Cádiz-Azores, 2.000 Km.; Azores (Fayal)-Halifax, situada en la isla canadiense de Nueva Escocia, 2.850 Km.; Halifax-Nueva York, 1.000 Km.; Nueva York-La Habana, 2.200 Km.; La Habana-Veracruz, el puerto más importante de México, 1.500 Km.; Veracruz-La Paz, localidad en el sur de la Baja California mexicana, 2.000 Km.; La Paz-San Francisco, 1.900 Km.; San Francisco-Prince Rupert, puerto en la costa canadiense en el estado de British Columbia,

2.000 Km.; Prince Rupert-Unalaska, una de las islas contiguas a la península de Alaska desde la que se podría dar el siguiente salto, 2.300 Km.; Unalaska-Paramushir, isla situada en la punta sur de la península de Kamchatka, 2.400 Km.; Paramushir-Tokio, 2.400 Km.; Tokio-Kagoshima, al sur de la isla de Kyushu en el archipiélago japonés, 1.000 Km.; Kagoshima-Manila, 2.300 Km.; Manila-Victoria Point, en la antigua Birmania, 2.500

Km.; Victoria Point-Colombo, 2.200 Km.; Colombo-Bombay, 1.700 Km.; Bombay-Bushir, puerto iraní en el golfo, 2.500 Km.; Bushir-Alejandreta, una de las ciudades fundadas por Alejandro Magno situada en la costa sur turca, 1.800 Km.; Alejandreta-Palermo, 2.000 Km.; y por último, el salto desde Palermo hasta el punto de partida en Cádiz, 1.550 Km. En total un recorrido previsto de 40.100 kilómetros. Ante tal itinerario se avisó a los representantes españoles, diplomáticos y consulares, para que prestasen el apoyo necesario a su paso por esos puntos. Además se enviaron repuestos y motores a unos puntos estratégicos en la ruta para solucionar los problemas técnicos o averías que surgiesen.

Se había estudiado, teniendo en cuenta los mares y zonas terrestres a atrave-

sar, que la mejor época para el viaje era entre mayo y agosto, ambos inclusive, por lo que cuando las fechas se echaron encima comenzaron las prisas. Ramón Franco achacaba los retrasos al hecho de que se hubiera dado la construcción a la industria nacional, obligando a un esfuerzo extraordinario. Ciertamente él mismo comenta los problemas tenidos por CASA con el derrumbamiento accidental de los edificios levantados, lo que obligó a comenzar en otras instalaciones.

Primeros vuelos e inicio de la vuelta

El primer vuelo del *Numancia*, indicativo W-13, se llevó a cabo hace más de ochenta años el domingo 1 de julio de 1928, con 10.145 kilogramos de peso y sin finalizar el equipamiento y sin comprobar la estanqueidad del hidro, ante la desesperación de los técnicos alemanes

de Dornier presentes para garantizar las pruebas según el contrato firmado. Después del primer vuelo se realizó apresuradamente la terminación de instalaciones, pintura y reparar algunas entradas de agua.

El segundo vuelo se efectúa el 4 de julio y dura varias horas para comprobar las instalaciones, los equipos y valorar el aumento de carga. La entrega oficial del hidroavión a Aeronáutica Militar, cumpliendo las condiciones establecidas en el contrato, se hace el 19 de julio y ya como propietario Aeronáutica Militar continúa las pruebas hasta elevar el peso a los 14.000 kilogramos sin problemas y sobrecargando el aparato hasta alcanzar más de 15 toneladas, con la oposición de CASA que entendía se excedía el peso garantizado por Dornier. Los ingenieros de Dornier documentan que el avión está construido según sus planos y características, por lo que a falta de otros datos

hay que considerar los pesos en vacío del *Numancia* no debían ser diferentes a los de los otros Super Wal comerciales fabricados en Friedrichshafen.

Ramón Franco consiguió al séptimo intento levantar el vuelo con 15,5 toneladas, con mucha dificultad tras un recorrido largo en la bahía de Cádiz. Ante el Consejo de Administración de CASA, Ortiz-Echagüe expuso que *"la impresión de la tripulación, al terminar estas pruebas, en cuanto a las posibilidades del raid, no debió ser muy optimista, pero sin embargo, el momento no era el más indicado para desistir de la empresa ya que oficialmente se había dado cuenta del éxito de las pruebas de entrega"*.

En este sentido también es significativo la modificación del itinerario realizada por Franco aunque sólo cambia la etapa más larga de todas, Azores-Halifax, por los tramos Azores-Terranova y Terranova-Nueva York.



A Ramón Franco le iban acompañar en la aventura, Ruiz de Alda y el mecánico Pablo Rada, anteriores compañeros en otros vuelos y con los que había una gran camaradería. La elección de otro piloto que reforzara la tripulación recayó en Eduardo González Gallarza, considerado como excelente profesional y afín al ambiente de camaradería existente entre ellos. Durante los meses de fabricación Franco, Gallarza y Ruiz de Alda realizaron diversos viajes preparando el viaje y Rada estuvo desplazado para el estudio y familiarización de los motores en la empresa Napier.

Un mes después de haber iniciado los vuelos y, a pesar de ser conscientes de que el peso máximo se había conseguido con muchos intentos y con dificultades, por la cercanía de las fechas consideradas límite, así como el sentido de compromiso adquirido, el 31 de julio el Numancia estaba dispuesto para iniciar

la vuelta al mundo, que comenzaría al día siguiente.

Se había preparado el avión con la carga que se iba a transportar, que alcanzaba casi las 15 toneladas. El propio Ramón Franco hizo una relación de los pesos del hidroavión que es indispensable recuperar aquí: Superficie sustentadora, 142 m²; peso en vacío, 8.200 Kg.; refuerzos, 50 Kg.; depósitos auxiliares y tuberías, 350 Kg.; peso vacío total, 8.600 Kg.; instalación eléctrica, 80 Kg.; radio y goniómetro, 150 Kg.; agua radiadores, 240 Kg.; agua reserva, 35 Kg.; ancla, ídem alta mar y cabos, 55 Kg.; elementos navegación, 50 Kg.; víveres, 40 Kg.; equipajes, 45 Kg.; herramientas, 48 Kg.; extintores, 7 Kg.; salvavidas, 9 Kg.; botiquín, 4 Kg.; bombas achique, carga y embudos, 18 Kg.; repuestos, motores, cables, remaches, planchas, aparatos, hélices, etc., 150 Kg.; hamacas, 4 Kg.; señales y botes deriva, 50 Kg.; tripulación, 280 Kg.;

aceite (375 litros), 296 Kg.; gasolina (6.240 litros, a 0,760), 4.746 Kg. Peso total, 14.910 kilogramos.

La expectación creció por momentos aquel 31 de julio. Entre los primeros en llegar a Cádiz estaba el entonces jefe superior de Aeronáutica coronel Alfredo Kindelán, insigne personaje de la aviación española, acompañado por otros aviadores, entre ellos Manuel Bada Vassallo, uno de los primeros ingenieros aeronáuticos de España y profesor de la Escuela Superior Aerotécnica. Kindelán, que siempre dio su apoyo a los grandes vuelos españoles, visitó el hidroavión Numancia y los talleres de CASA en compañía de Franco.

El traslado de equipajes y cestas al hidroavión no pasó desapercibido. Los periodistas se instalaron en la playa, los curiosos en muchos sitios y en numerosísimas embarcaciones. Los distintos movimientos como la llegada de los cro-

Entrada en el agua del Numancia el día de su botadura en Cádiz. (Archivo CASA).



nometradores capitanes Jiménez Sandoval y Acedo, que iban a registrar la salida, los desplazamientos de los aviadores, la presencia de Kindelán, de la gente de CASA, llevó a los espectadores a pensar que se iba a realizar la salida en ese día. Cuando en un momento dado se encendieron las luces del Numancia el público pensó que aquel era el momento. Tras las comprobaciones se apagaron. Al mediodía se celebró una comida en honor del Infante a la que asistieron la tripulación, autoridades y jefes de CASA. A las siete de la tarde la tripulación se instaló en el hidroavión y esa noche ya duermen en el hidro. ABC informaba que también estuvo en Cádiz -había viajado ese mismo día en tren- Francisco Franco, hermano de Ramón, general desde 1926 con 34 años, a la sazón director de la Academia General Militar de Zaragoza desde el 17 de agosto de 1927. Es de suponer que estuvieron juntos aunque no hay constancia de ello

La expectación de público continúa en Puntales durante la noche. El Infante de Orleans, que había llegado a Cádiz de madrugada procedente de Sanlúcar, el coronel Kindelán y el teniente coronel Delgado Brackembury, jefe de Tablada, se trasladaron muy temprano en una motora hasta el hidro para despedirse de la tripulación. A las seis de la mañana se inician los preparativos y se ponen en marcha los motores.

Con un peso total de 14.910 kilogramos el Numancia comienza a ponerse en marcha a las seis y diez del 1 de agosto de 1928. No puede levantar el vuelo y regresa al fondo de la bahía. Tras dos intentos fallidos despegar a las siete y quince minutos, pero con el hidroavión ya en vuelo y a una velocidad de 165 Km., la cola choca con el agua a causa de un viraje forzado. *“Saltó una ligera brisa que venía del Puerto de Santa María, y cara a tierra nos dispusimos a despegar, haciéndolo y tomando contacto de nuevo con el agua, y despegando definitivamente. Nos vimos obligados a hacer un suave viraje, para no pasar sobre tierra, pues el avión iba en su techo y no podía elevarse por encima de 100 metros”,* relataba Ramón Franco.

El Numancia subió y desapareció de la vista de los numerosos espectadores que fueron testigos del acontecimiento desde tierra firme y en muchísimas embarcaciones. La preocupación cunde en algunas personas que se percatan de que algo puede haber sucedido. A la altura del cabo de Santa María dos motores quedaron parados, en el hidroavión se comprobó la rotura de una campana de vidrio instalada en el conducto de combustible para poder ver el paso del mis-



José Ortiz-Echagüe en una de sus fotos más difundidas. (Archivo CASA)

mo y el mecánico Pablo Rada ve con impotencia que no puede sustituir la campana rota ante la escasa altitud alcanzada por el Numancia. En cuanto a los motores parados diferentes fuentes hablan de los posteriores y, sin embargo, el propio Franco comentaba en la revista Aérea que *“el acuatizaje fue suave por hallarse el mar en calma y haber acuatizado con los motores traseros a todo su régimen”*. Los cuarenta minutos de vuelo, una eternidad para la tripulación dada la situación, les había llevado hasta el cabo de Santa María, cerca de la ciudad portuguesa de Faro, amerizando con perfecto



De izquierda a derecha: Claude Dornier, su hijo Claudius Dornier y José Ortiz-Echagüe en 1955. (Archivo CASA).

dominio teniendo en cuenta el peso y por suerte en una mar en calma.

El planteamiento de Franco fue terminar allí la reparación con el cambio de campana para volar de nuevo hasta Cádiz, ultimar ajustes, recargar el combustible consumido e iniciar otra vez la salida. La avería en la conducción de combustible fue reparada para poder navegar con los cuatro motores hacia tierra y despegar al amparo de la costa volviendo a Cádiz. Aparentemente todo en condiciones para un nuevo despegue, pero no se pudo realizar al no levantar el hidro la cola. Ruiz de Alda dio el aviso de que el compartimiento estanco de cola estaba inundado y el mismo Franco comprobó la inundación.

Por la tarde, a las siete, se divisó al Numancia llegando a La Rábida por sus propios medios —aunque el director de Obras del puerto había ordenado la salida de un remolcador—, tras varias horas de navegación debido a que habían decidido no superar las seis millas de velocidad para que no levantara el morro hundiendo la cola, lo que habría sentenciado al hidroavión. Fondeado frente al muelle, fue protegido por orden del comandante de Marina ante la expectación que se originó entre la población, manteniendo a distancia a algunas embarcaciones que intentaban acercarse. El comandante Franco envió varios telegramas informando sobre las causas, según al diario ABC al Rey, al jefe superior de Aeronáutica y al general Primo de Rivera, así como a su esposa. Los aviadores hablaron con el vicealmirante Sanchís y otras autoridades que se encontraban en la localidad y después de cenar en Punta Sebo decidieron pasar la noche a bordo del aparato. El hermetismo de toda la tripulación era total.

En las últimas horas de la mañana del día 2 de agosto los rumores hablaban de un problema importante y que los aviadores estaban esperando a que un remolcador les acercase a Cádiz. En efecto, el mismo comandante Franco le comunicaba al gobernador civil, Sr. Salas Vaca, al delegado gubernativo Sr. Pinto y al teniente de navío Pérez de Guzmán, quienes se habían acercado hasta el hidroavión, que zarpaban remolcados hacia Cádiz en cuanto todo estuviese dispuesto. Mientras, Kindelán también informa por telegrama al Rey y al Consejo de Ministros sobre la avería y el remolcado hasta la factoría de CASA en Cádiz. El Super Wal *Numancia* tenía cinco cuadernas con las diagonales dobladas, averías que en ese momento dejaron entrever, más bien sentenciar, la imposibilidad de salir en la época adecuada, en especial para el paso del Pacífico. Se da por hecho que los desperfectos debieron producirse en el despegue en Cádiz, por los esfuerzos del aparato y cuando la cola golpea en el agua.

Ortiz-Echagüe se había movilizado el mismo día del despegue y durante la noche se trasladó con Rafael Espinosa de los Monteros, el jefe de taller García del Cerro y dos operarios, para hacer las reparaciones en Huelva. Después de salir de Cádiz su embarcación, el torpedero número 11 con el que quería hacer el remolcado, enredó la hélice en el cable de la red de la almadraba de Ro-

ta, por lo que Ortiz-Echagüe tuvo que pedir ayuda a un amigo para que uno de los barcos de la Compañía Arrendataria de Tabacos, el I-15 para el control del contrabando, les llevase a toda marcha hasta Huelva. Esta labor de vigilancia fue antecesora, con sucesivos cambios y nombres, del cometido del Servicio de Vigilancia Aduanera.

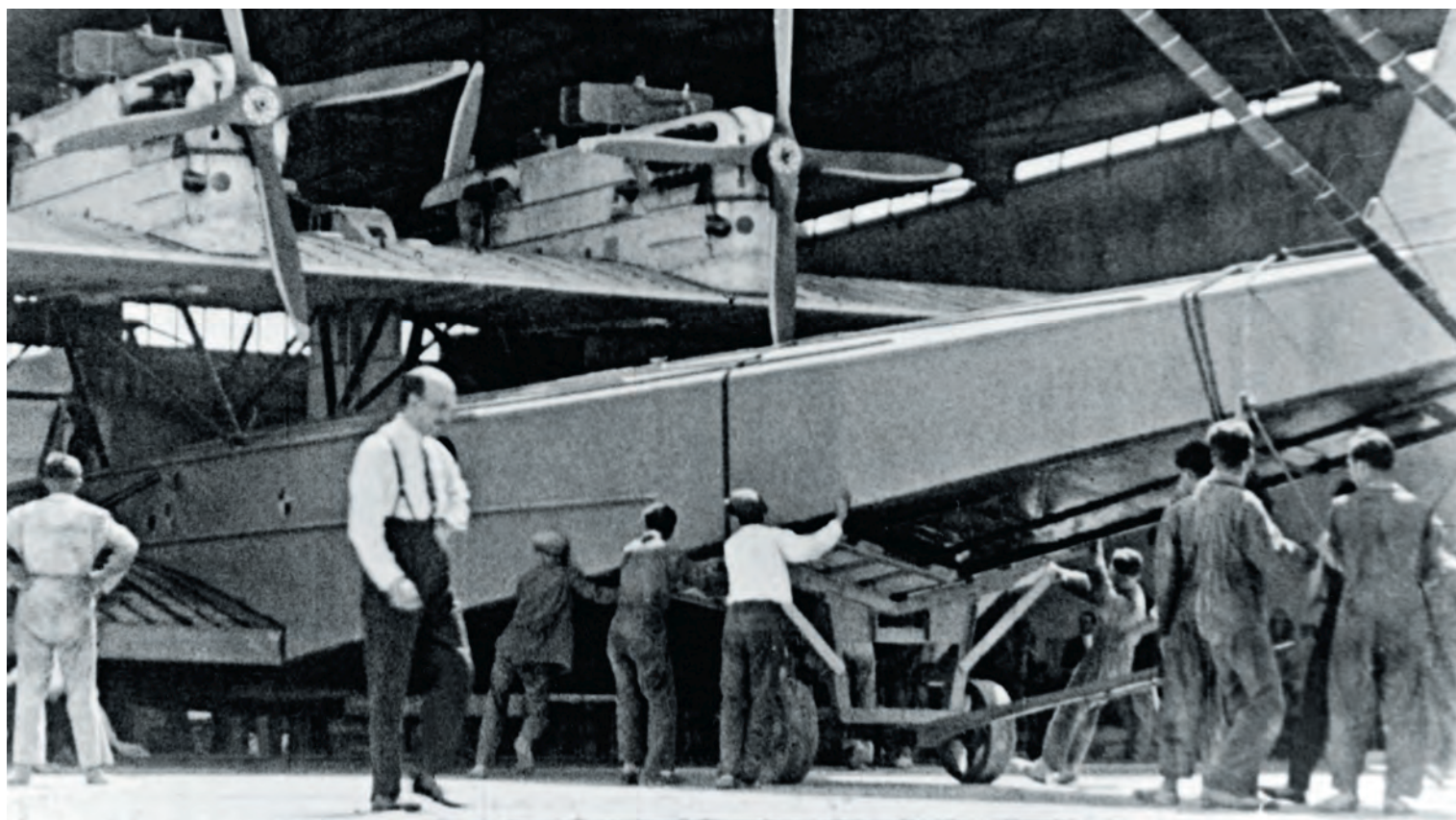
Ramón Franco ya había iniciado el remolque del aparato hasta Cádiz por uno de los barcos auxiliares de Aeronáutica Militar, para evitar el uso de los motores

del hidro, y no estuvo de acuerdo con que las reparaciones se hiciesen allí mismo como le indicaba Ortiz-Echagüe y sí en los talleres de CASA en Puntales. En este trayecto hasta Cádiz, en el que estuvo expuesto a los rigores de una tormenta en las horas finales del remolque sin ninguna consecuencia, el *Numancia* fue acompañado por el I-15 que también regresaba.

En su edición del día 5, ABC menciona una nota que envía CASA para su publicación sobre las causas del incidente:



Pruebas del hidroavión con José Ortiz-Echagüe en la cabina. (Archivo CASA).



Primera salida del Numancia en la factoría de Cádiz, con Ortiz-Echagüe delante del hidroavión. (Archivo CASA).

“Irregularidades en la alimentación de gasolina, originadas por la rotura de la campana de cristal, por la que se controla el paso de la misma, dieron lugar a la parada de dos de los motores. Esta avería, que no pudo ser reparada en vuelo por la escasa altura que el avión puede alcanzar al iniciarse cada etapa por lo cargado que va, originó el amaraje en cabo Santa María, efectuado con toda normalidad, con mar escasa, y a pesar del gran peso del avión, que no hubo tiempo de deslazar. Después del amaraje se comprobó la existencia de averías importantes en parte posterior del casco, originadas probablemente, en los duros intentos de despegar, efectuados el día 1, al iniciarse el vuelo”.


El *Numancia* estuvo dispuesto en muy poco tiempo. Inicialmente Franco aplazó el proyecto hasta el año siguiente cuando las fechas fuesen propicias, hacia el mes de abril. Sin embargo, Ortiz-Echagüe puntualiza en su informe al Consejo de Administración de CASA que *“por las impresiones recogidas de la tripulación, se adquiere el convencimiento de que han considerado la avería como providencial, pues se hallaban convencidos de antemano de la imposibilidad de realizar sus proyectos, dado que el radio de acción del aparato parecía algo escaso para las etapas más largas”.* Ortiz-Echagüe debió darse cuenta de que Franco finalmente consideraba al Super Wal po-

co experimentado, muy voluminoso, demasiado pesado, que no cumplía las expectativas esperadas por él y que por lo tanto ya no entraba en sus planes. El peso siempre fue el problema, desde los comienzos de su construcción y en los vuelos de prueba. Es evidente que el despegue fue problemático por las 15 toneladas. Aquella impresión positiva que tuvo Franco cuando al principio seleccionó el hidroavión cambió a medida que el proyecto fue avanzando, este final amargo condujo a la conclusión de que la elección del aparato fue errónea.

Aun así, Ramón Franco dijo que se podían hacer modificaciones para aumentar

su peso y la velocidad, e incluso afirmó que *“el cambio de motores por otros que tengan mayor relación de reducción mejorará también las condiciones de despegue”.* Podría ser cierto, pero ya no hubo intención de ir más lejos, nadie planteó el desarrollo de tales modificaciones. Bastantes años más tarde, el teniente general Eduardo González Gallarza preguntado por la suficiencia de la potencia del *Numancia*, respondía que *“el cuatrimotor Dornier Super Wal Numancia no falló por falta de potencia, sino por la debilidad de su casco, que no aguantó el fuerte peso requerido para el intento de la revuelta al mundo que ensayamos en 1928”.*





Ortiz-Echagüe finaliza su informe ante el Consejo de Administración de CASA, celebrado el 12 de septiembre de 1928, puntualizando que “conviene hacer constar que el aparato del Comandante Franco no era igual a los construidos por la Casa Dornier, para fines comerciales, sino con modificaciones para adaptarlo especialmente a las necesidades que iba a llenar. Por esta razón los pesos en vacío de este aparato habían sido solamente establecidos por Dornier según los cálculos deducidos

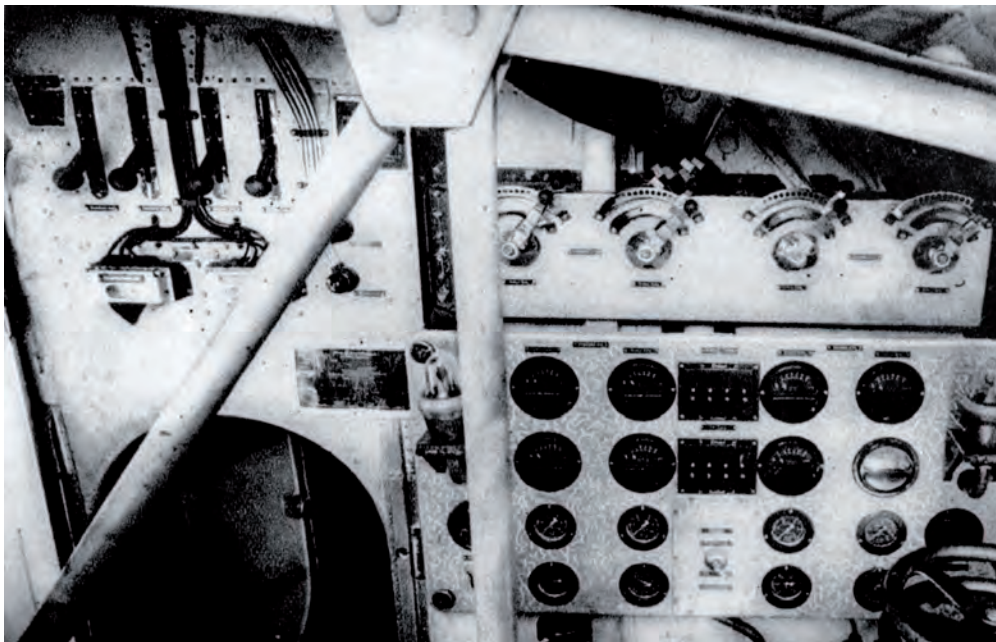
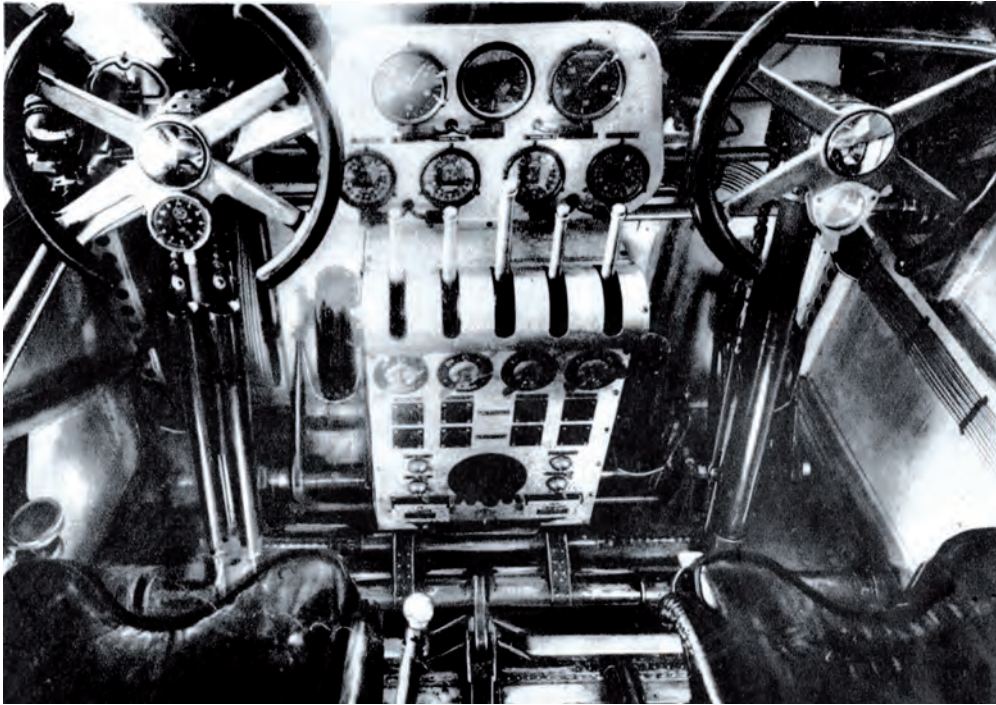
de los planos. Construido este aparato totalmente, con materiales enviados por la Casa Dornier, y con una inspección nombrada por la misma, la cual el día de la terminación levantó acta en la que se declara hallarse construido por completo de acuerdo con los planos y características dados por la Casa, no cabe pensar que su peso propio pueda ser diferente del mismo aparato construido en Friedrichshafen. Este extremo

ha sido confirmado plenamente después de pesado el avión y según informe elevado a sus jefes por el inspector del Servicio de Aeronáutica Militar”.

Acontecimientos posteriores que cierran esta historia

En cualquier caso los sucesos en el intento negaron al Super Wal su periplo, su aventura, y ya no hubo nuevos proyectos destacables para el hidroavión. El *Numancia* parecía demasiado aparatoso para las actuaciones que ofrecía. A pesar de todo los preparativos habían despertado gran interés en España e incluso a nivel mundial. Pudo haber sido la mejor aventura de la aviación española.

En consonancia con ese parecer de que el *Numancia* era demasiado aparatoso y en línea con las opiniones de que sólo se había hecho un aplazamiento, al año siguiente, el 21 de junio de 1929, Franco acompañado por Gallarza, Ruiz



Dos fotografías del Puerto de mando del hidro Numancia.

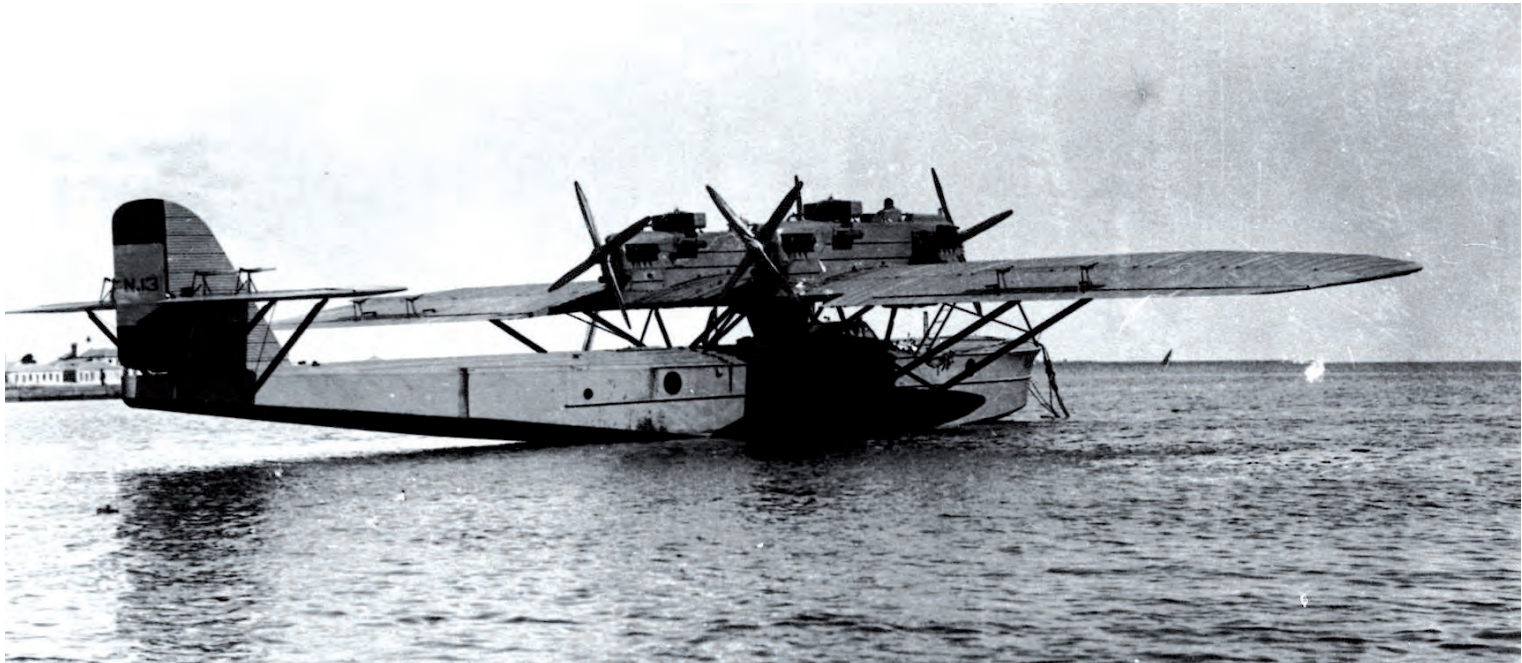
de Alda y en esta ocasión por el mecánico Modesto Madariaga, volvió a intentarlo con un Dornier Wal de fabricación italiana, el W-15, camuflado como el W-16 de CASA por un intencionado cambio de matrículas, dada la imposición de Primo de Rivera para que el vuelo se realizase con uno fabricado por la industria española. El mismo Gallarza confirmó que *“después del fracaso de 1928, Kindelán autorizó un nuevo intento al año siguiente, siempre que se usara uno de los Wal de la serie fabricada en CASA. Se pensó en el primero de ellos, el número 16 del Ejército, pues los quince primeros se compraron a Dornier; pero Ramón Franco decidió cambiar el número 16 por el número 15, por darle éste mayor garantía”*.

Este vuelo se frustró cerca de las Azores y afortunadamente la tripulación y el hidro fueron rescatados nueve días después por el portaaviones inglés Eagle. *“El casco aguantó perfectamente los ocho días que permanecimos en la mitad del Atlántico y en especial la fuerte marejada que le azotó en la jornada sexta”* recordaba Gallarza. Esta osada manipulación de cambio de hidroaviones y el fallido intento tuvo serias repercusiones para la carrera de Ramón Franco, incluyendo su expulsión, hasta que regresó con el cambio de nuevo régimen.

Quedó manifiesta la falta de confianza de Franco en los hidros producidos por CASA después del fracaso con el *Numancia*, pero los contundentes hechos le impidieron demostrar que con el Dornier italiano hubiese tenido un resultado positivo. Franco confiaba en la experiencia de los italianos en la fabricación de los Wal, mientras que CASA estaba iniciando la producción, que se hizo con el mejor nivel de calidad por lo que el reto sig-



Hidroavión Dornier Super Wal accidentado en los Alcázares.



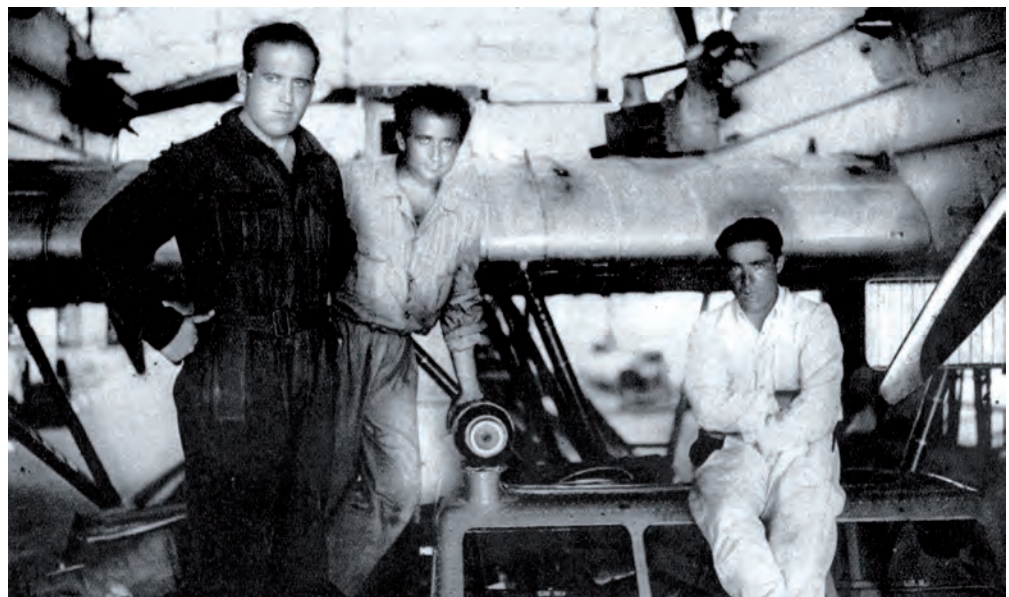
Hidroavión Dornier Super Wal (M-MWAE) W-13 Numancia.

nificaba para Ortiz-Echagüe. Puesto que la elección del hidroavión era un tema militar, Ortiz Echagüe, con su característico buen pensar y disciplina, no opinó al respecto, y aunque la fabricación del Numancia estuvo rodeada de prisas y condicionamientos también es cierto que muchos problemas fueron ajenos a la responsabilidad de CASA.

Las circunstancias situaron a Ramón Franco pilotando en 1934 el rechazado W-16 durante una vuelta a España, organizada por él siendo Jefe del Grupo de Hidroaviones con base en Los Alcázares, que servía para la instrucción de las tripulaciones y para el estudio y conocimiento de las comunicaciones entre el levante y el norte peninsulares, las costas del norte y la vía fluvial del Ebro. La expedición fue un éxito a través de los 4.000 Km. volados y a pesar de la pérdida de un aparato debido a una avería de motor.

Ramón Franco fue un aviador habilidoso y consiguió fama de piloto experto de hidroaviones. A lo largo de su vida tuvo varios empleos militares, fue jefe superior de Aeronáutica (dos años después de su expulsión) en la segunda República española, y durante la guerra civil española estuvo al mando de la Base Aérea de Pollensa, su último empleo militar, muy discutido por Kindelán y otros aviadores, pero en el que demostró una capacidad ejemplar como jefe. Como tantos de los mitos de la aviación, Ramón Franco moriría volando junto con su tripulación, en un día de malas condiciones atmosféricas, sobre los que el propio Franco siempre mantenía que *"en tiempo de guerra no hay tiempo malo"*.

El 28 de octubre de 1938 dos hidroaviones trimotores Cant Z despegaron



Fotografía de La Esfera en la que aparece el Comandante Ramón Franco, tripulante del hidro Numancia, junto a Ruiz de Alda y Gallarza ante el avión en el hangar de Cádiz.

temprano desde Pollensa, el 73-1 al mando del teniente coronel Franco y el 73-4 al mando del capitán Alfonso Bay Wright, dirigiéndose hacia Valencia. El informe realizado al día siguiente del accidente relata que *"el tiempo estaba de poniente duro y racheado con chubascos fuertes y a los cinco minutos de despegar uno de dichos chubascos cubrió por completo la bahía de Pollensa. A las 6:35 tomó agua el 73-4"*, manifestando el capitán Bay que cuando *"tenían casi rebasadas las sucesivas capas de nubes, entonces notó que el otro aparato disminuía sensiblemente su velocidad, tanto que al ver que le alcanzaba, cortó gases y aun tuvo que poner flaps a pesar de lo cual y de perder altura a una velocidad de 4 metros por segundo llegó a rebasarle en cuyo momento le pareció daba un viraje muy ceñido a la izquierda al mismo tiem-*

po que picaba, desapareciendo en las nubes...". Al final del informe se expone que *"han resultado inútiles cuantas pesquisas se han realizado, únicamente el 62-9, en su exploración de esta tarde por el canal entre Mallorca y Menorca han visto unos trozos de madera que pudieran pertenecer al avión"*.

Después del fracaso en el intento a la vuelta al mundo y una vez reparado sin mayores problemas, el Numancia estuvo en servicio en la base de Los Alcázares, donde fue volado con frecuencia por Franco durante su estancia como jefe de esta base. Sin embargo su destino debía estar marcado fatalmente, ya que el 12 de marzo de 1932 durante un amaraje al mando del teniente Kryguin el hidroavión sufrió graves desperfectos que determinaron el final de su servicio y su envío al desguace.

La ocupación de Ifni, 75 años más tarde

ADOLFO ROLDÁN VILLÉN
Coronel de Aviación
Académico C. de la Real Academia de la Historia
Miembro del IHCA

PRELIMINARES

El territorio de Ifni, la “isla canaria varada en la costa africana” como la llamó el geógrafo Hernández Pacheco, era administrativamente una provincia del África Occidental Española, frontera de Canarias. Provincia que ocupaba la zona comprendida entre los uad (río) As-saka (Busedra) y Salgemat, con forma de rectángulo de unos 1.700 kilómetros cuadrados a lo largo de la costa y con una población, la mayoría de origen nativo, de unos 50.000 habitantes.

El topónimo de Ifni, según la tesis doctoral leída por el profesor Kebir Abdelmalik en la Universidad de Rabat, significa en idioma bereber “laguna” o “embalse”, que se identifica con el agua embalsada en la desembocadura del Asif n’Ifni a consecuencia de una riada o marea alta.

Junto a ésta ensenada, se encontraba un morabito (santuario musulmán) donde estaba enterrado el chef, Sidi Ali, el líder de la cofradía marroquí Darkaoa. Esta tumba (Sidi Ali n’Ifni = Sidi Ali en la laguna) era lugar de peregrinación de los lugareños.

Los derechos de España —que se remontan a 1476— fueron reconocidos en el tratado franco-español de 1912, pero de hecho la ocupación moderna no se realizó hasta el 6 de abril de 1934.

La reconstrucción de la llegada de los españoles a Ifni, es un camino arduo y contradictorio, pues suele confundirse con la del Sahara Occidental Español. Desde finales del siglo XV datan nuestros derechos sobre estos territorios. La historiografía reconstruye episodios que se remontan a las campañas promovidas por los Reyes Católicos en esta costa occidental africana para legitimar la ocupación por Capaz del territorio ifneño en 1934. Pero verdaderamente, cuando se acordó la retrocesión de la zona a Marruecos en 1969, se evidenció que no existían razones históricas para justificar la presencia española en la zona, pues la identificación que se venía haciendo de la factoría denominada “Santa Cruz de Mar Pequeña” con el enclave situado en el uad Ifni no era exacta.

Es indudable que la falta de conocimientos antiguos, de comunicaciones y hasta la falta de imprenta en las islas Canarias, han sido las causas principales que han ocasionado las diversas teorías sobre la localización correcta del castillo de Santa Cruz. Fortaleza que en el siglo XV erigieron los pescadores canarios y que fue abandonada a finales del siglo XVI, a causa de la plaga de cólera que afectó a los isleños.

Afortunadamente, gracias a los esfuerzos de don Cesáreo Fernández Duro, don Pelayo Alcalá Galiano, don Joaquín Gattell y Foch y don Francisco de Paula Merry y Colom pudieron esclarecerse y determinarse los extremos que se discutían.

La costa atlántica de África era mal conocida hasta el siglo XIII. Los judíos mallorquines de Cresques (Abraham y su hijo Jafuda) en su Carta Catalana de 1375, ya incluían el cabo No en el litoral de Ifni; también el judío mallorquín Mecía de

Viladestes en su Carta Mallorquina de 1413, señalaba dos cabos, el del río Nam al sur de Bojador y el de Naum al norte de cabo Juby.

La base de las expediciones españolas a las islas Canarias era la costa occidental africana. Ya en la Real Cédula expedida en Valladolid en 1449 se especificaba nuestra posesión en la costa occidental africana “desde el cabo Aguer hasta la tierra y cabo de Bojador con dos ríos en su término, uno de los cuales se llamaba la Mar Pequeña”, estampándose éste último nombre en las cartas posteriores a 1500 en un río situado al sur del cabo Nun. Asimismo, en las ordenanzas que suscriben los Reyes Católicos el 20 de enero de 1503 para el establecimiento y gobierno de la casa de Contratación de las Indias, se dice que “los oficiales de la dicha casa tengan cargo de el trato que se ha de hacer en las partes de la Mar Pequeña y del cabo de Aguer é de otra cualquier parte de Berbería, para que les envíasen lo que fuese necesario así de mercaderías como de mantenimientos, teniendo mucho cuidado de bastecer á su tiempo la fortaleza de Santa Cruz”. Ambas disposiciones demuestran que la costa comprendida entre Aguer y Bojador, estaba en posesión de España.

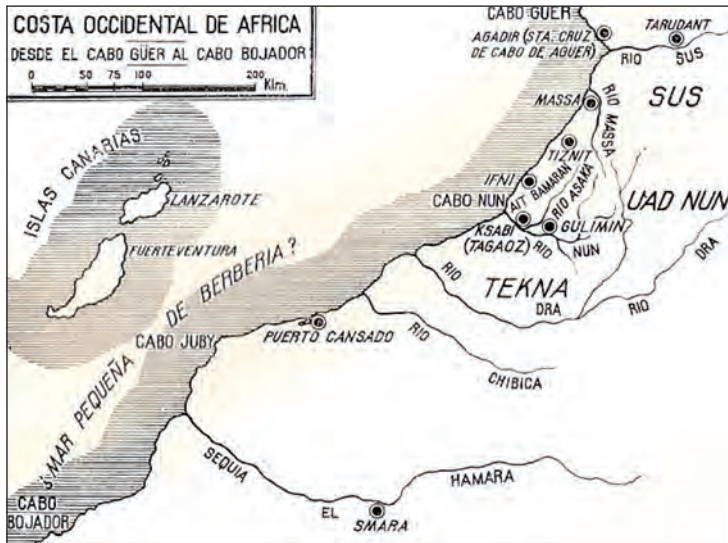
Cuando se resolvió a favor de Castilla la disputa entre éste reino y el de Portugal, por la posesión de las Afortunadas (Bula de Clemente IV), el señorío de ellas fue pasando por las manos de varios poseedores hasta que en 1452 lo heredaron Inés Peraza y su consorte Diego García de Herrera, quienes además del realengo en las citadas islas, recibieron el derecho de conquista de la costa africana entre cabo Aguer y cabo Bojador. El contacto con dicha costa se establece de modo incidental y concreto cuando, en 1476, Diego García de Herrera se dirigió con una pequeña flota a un punto de la costa llamado Aguer o Vado del Mediodía, colocando el pendón de Castilla sobre la arena de la playa. En este punto construyó la fortaleza o castillo que denominó “Santa Cruz de Mar Pequeña”.

Esta ocupación se legalizó al firmarse el Tratado de Alcazovas por el que Castilla reconocía a Portugal el dominio sobre Madeira, Azores, Cabo Verde y Guinea y el derecho de conquista del reino de Fez; Portugal, como contrapartida, reconocía nuestros derechos sobre las islas Canarias. Pero el descubrimiento de América obligó a un nuevo reparto de África. Castilla y Portugal firmaron en 1494, el tratado de Tordesillas en el que se consigue perfeccionar las cláusulas del Tratado de Alcazovas, dando la posesión y el dominio a Portugal del Reino de Fez a cambio del reconocimiento a favor de Castilla del reino de Tremecen, con Melilla y Cazaza incluidas, así como la costa africana frontera con Canarias, entre cabo Aguer y la desembocadura del río Messa hasta el cabo Bojador.

Las crónicas confirman que para hacer efectiva la ocupación los monarcas enviaron, en 1496, al adelantado Alonso Luis Fernández de Lugo, al frente de una expedición (400



T. Adams.



Mapa de Mar Pequeña de Berbería con los cabos de Güer, Cabo Nun, Sidi Ifni y Puerto Cansado.

presidente, el capitán de fragata y vicepresidente de la Real Sociedad Geográfica de Madrid don Cesáreo Fernández Duro. La comisión marroquí la presidía el ingeniero artillero y consejero del Sultán Sid Umar ibn Amara y la formaban el caid Sid Muhammad el Kuri, los oficiales Sid Umar ibn Umuer y Sid Abd Allah ibn Bu-Beker y el intérprete judío Saadia ibn Abraham Cohen.

El 28 de diciembre de 1877, el citado buque salía de Cádiz, llevando a la comisión española, excepto al cónsul español y a los comisionados marroquíes que fueron recogidos en Mogador. Asimismo el barco tuvo que poner rumbo a Canarias para recoger en Lanzarote a los dos prácticos de la costa que iban a recorrer y que eran expertos en tradiciones, leyendas y noticias de los parajes a explorar.

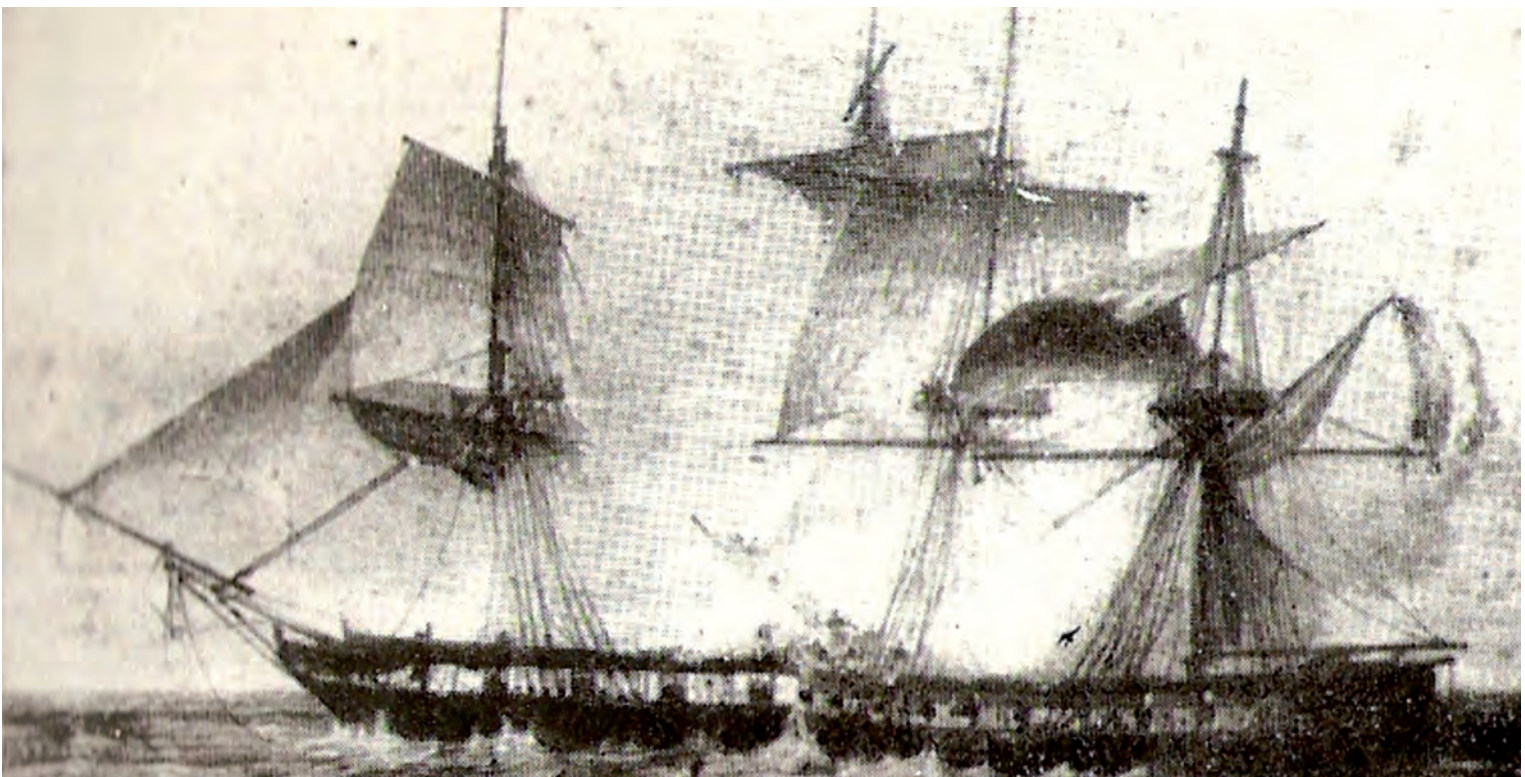
Recorrieron la costa desde Puerto Cansado hasta la ensenada de Ifni. La identificación sobre el terreno de los lugares descritos en los textos y cartas antiguas resultó muy problemática. A pesar de que en la carta de Juan de la Cosa (1500) aparece por primera vez consignada la torre de Santa

Cruz de Mar Pequeña, no fue posible confirmar los restos sobre el terreno. Contrastaron en cada lugar la toponimia usual de las cartas de la época con las medievales y renacentistas y realizaron observaciones astronómicas y geológicas; con todo ello se elaboró una nueva carta que eliminaba los errores de las anteriores, pero el emplazamiento de Santa Cruz de Mar Pequeña seguía sin poder determinarse con exactitud.

Tomaron vistas, levantaron planos y recogieron los nombres de distintos puntos. Encontraron ruinas europeas en cinco lugares diferentes, en las que siempre encontraron algún indicio que permitía aventurar la hipótesis de que se trataba de la fortaleza buscada. Fernández Duro sostuvo que las ruinas encontradas frente a la desembocadura del Ifni eran las de la buscada torre de vigilancia y fortaleza de Santa Cruz de Mar Pequeña. Ésta hipótesis fue adoptada oficialmente por la comisión mixta y se levantó un acta que firmaron el 21 de enero de 1878, la delegación hispana, los notables baamaraníes de Ifni, pero no los comisionados xerifianos, que alegaron no estar autorizados para ello. En dicha acta se exponían las razones fehacientes para apoyar la tesis de que la referida factoría de Santa Cruz eran las ruinas encontradas en la ensenada del río Ifni, junto al pequeño poblado de Aduar Amezdog.

Tal hipótesis, impugnada por el capitán de fragata y subjefe de la Dirección Hidrográfica, don Pelayo Alcalá Galiano forzó a que el Ministro de Marina a petición del Ministro de Estado, realizara un dictamen sobre la memoria presentada por Fernández Duro sobre los antecedentes históricos en los que se apoyaba la situación de Santa Cruz de Mar Pequeña. La respuesta dada por Alcalá Galiano en un documentadísimo estudio contradujo abiertamente las opiniones de Fernández Duro, aportando razones para situar el codiciado enclave en el uad Nun (Xebica).

Numerosas expediciones posteriores abogaron por otros emplazamientos. Coello, ilustre geógrafo y presidente de la Sociedad Geográfica, se decidió por un emplazamiento mas al norte, en la ribera meridional del uad Sus; el francés Renou la situaba en las proximidades de Puerto Cansado, don-



Vapor de la Armada "Blasco de Garay", que transportó a la comisión hispano-marroquí de localización de la fortaleza de Mar Pequeña.

de encontró unas ruinas de un fortín de las que J.M. Areilza y F.M. Castiella dicen que “lo mismo podía ser un “ribat” de la época almorávide que uno de tantos castillos edificadas por los canarios a lo largo de la costa vecina”; por último, citaremos la versión del notario de Arrecife de Lanzarote, Manrique y Saavedra que situaba Santa Cruz en Agadir. Todos los estudiosos del tema apoyaron alguna de las hipótesis, pero las controversias originadas en estas exploraciones, no hicieron sino aumentar aún más la confusión.

Por otro lado, no hubo forma de obligar al Sultán Muley el Hassan a reconocer los derechos que asistían a España desde el tratado de 1860 y que, por supuesto, que aceptase las conclusiones a que había llegado la comisión hispano-marroquí de Fernández Duro, por la que España definitivamente elegía Ifni, como el emplazamiento de nuestra antigua factoría de Santa Cruz de Mar Pequeña.

Años más tarde, 1881, Muley el Hassan recibió a una embajada española presidida por don José Diosdado y Castillo. El Sultán pretendía que España renunciase al establecimiento pesquero de Santa Cruz de Mar Pequeña (Ifni) a cambio de una indemnización. España rechazó la oferta y siguió negociando con Marruecos. A final de año se consiguió que los marroquíes por primera vez en veintidós años declarasen explícitamente estar dispuestos a la entrega de la vieja posición en cumplimiento del tratado de 1860.

Cuando el gabinete de Práxedes Mateo Sagasta estaba llevando a cabo los preparativos para la ocupación de la posición, el Sultán se echó atrás y el gobierno español no se decidió a realizar la ocupación por la fuerza.

España, donde el movimiento africanista era ya intenso, hizo que don Antonio Canovas del Castillo, estableciese nuevos contactos diplomáticos para intentar lograr nuestra instalación en Ifni. De nuevo el esfuerzo resultó baldío.

Pasan varios años y en 1900, don Emilio Ojeda, acompañado por don R. Mitjana, realiza una embajada Extraordinaria ante el Sultán Muley Abd El Azíz, para reclamar nuevamente la factoría pesquera de Santa Cruz. Años más tarde, 1908, otra embajada Extraordinaria se lleva a cabo por Alfonso Merry del Val, Ministro Plenipotenciario en Tánger y que como las anteriores se estrelló con la astucia y paciencia de la que hacían gala los marroquíes y que hicieron fracasar de nuevo la entrega de Santa Cruz.

En estas condiciones, el Ministro de Negocios Extranjeros del Sultán, en noviembre de 1910, escribió una carta al Gobierno español en la que fijaba un plazo y una fecha para la ocupación de Ifni. España decidió su ocupación; ocupación que había que hacer pacíficamente, pero una vez realizada, había que ocuparla militarmente para consolidarla. Se nombró la comisión española presidida por el Cónsul de España en Mogador, Gustavo de Sostoa y para la ocupación militar se organizó una fuerza expedicionaria mandada por el coronel Burguete, jefe del Regimiento de Infantería de Tenerife nº 64. El día previsto para la ocupación, 1º de mayo de

1911, la delegación marroquí, no estaba nombrada y, por ello, la ocupación no pudo llevarse a cabo.

Entretanto, en España se habían vuelto a poner de relieve las dificultades para establecer la verdadera situación de Mar Pequeña. La hipótesis de identificar Santa Cruz con Agadir fue sostenida incluso en el siglo XX, por geógrafos de la talla de Ventura y Beltrán, Carranza y Hernández Pacheco. Sin embargo, en el Tratado hispano-francés de 1912, firmado en Madrid, se establece finalmente, en los confines de Ifni, la localización de la antigua fortaleza de Santa Cruz de Mar Pequeña.

En el artículo tercero de dicho tratado, se decía: “Habiendo concedido a España el gobierno marroquí por el artículo octavo del tratado de 26 de abril, un establecimiento en Santa Cruz de Mar Pequeña, queda entendido que el territorio de este establecimiento tendrá los límites siguientes: al Norte, el uad Busedra desde su desembocadura; al Sur el uad Nun, desde su desembocadura y al Este, una línea que dista aproximadamente 25 kilómetros de la costa”. Asimismo, el artículo cuarto añadía que una comisión franco-española fijaría el trazado exacto de estos límites teniendo en cuenta los accidentes topográficos y locales.

Esta normativa no pudo cumplirse, pues la I Guerra Mundial y la agitación política subsiguiente no permitieron llegar a un acuerdo en las interpretaciones divisorias entre los representantes españoles y franceses.

Aunque el coronel don Francisco Bens Argandoña intentó ocupar Ifni en 1911 y 1913, no fue hasta 1919 cuando Bens, a la sazón Gobernador del Sahara español viajó, en un barco pesquero, para tomar posesión del enclave de Ifni. Sin embargo, el gobierno francés, a instancias del mariscal Lyautey, Residente General de Francia en Marruecos, presionó al Presidente del Consejo español, Conde de Romanones, para que demorase la ocupación. A Bens se le ordenó abandonar el territorio y de nuevo fracasó la ocupación de Ifni.

En 1923, al internacionalizarse Tánger, España poseía en África las plazas de Soberanía de Ceuta y Melilla, los peñones de Alhucemas y Vélez, Islas Chafarinas, el territorio de Ifni —aún sin ocupar— la zona del protectorado de España en Marruecos, los territorios del Sahara y los de África Ecuatorial. En esos momentos España está empeñada en pacificar su zona del protectorado marroquí, hazaña que logrará cuatro años más tarde.

Por otro lado, como España y Francia tenían intereses en Marruecos, su presencia sembró la confusión entre los indígenas influyentes de Ifni. Unos servían a la Oficina de Asuntos Indígenas que Francia tenía en el sur de Marruecos y otros las órdenes españolas procedentes de Cabo Juby. Los franceses obligaban a las bandas rebeldes a retroceder hacia Ifni, tierras afines a los españoles y España buscaba, a través de la factoría en el territorio, controlar el territorio y satisfacer los intereses económicos canarios.

Por ello, no es de extrañar que nuevamente se intentara ocupar Ifni. Durante la II República, a pesar de la actitud repu-



Teniente Coronel Capaz.



El sultán azul, Merebbi Rebbo.

blicana proclive a abandonar la intervención en el norte africano, no se duda en continuar los intentos de ocupación de Ifni. El Presidente del Consejo de Ministros don Manuel Azaña, en un discurso en las Cortes en marzo de 1932, se ocupó en extenso de la situación de Marruecos. En esta ocasión, Azaña presentó un proyecto basado en la reducción del gasto militar y, por ende, la reducción de la presencia militar. Asimismo, pretendía ofrecer tierras para los colonos peninsulares que desearan instalarse en aquellos territorios africanos y reiteraba la necesidad de reconocer la soberanía del Sultán.

Pese a la declaración de intenciones respecto a la soberanía marroquí sobre los territorios del Protectorado, el propio Azaña ordena al Gobernador General del Sahara, comandante Eduardo Cañizares, la efectiva ocupación del territorio de Ifni –Santa Cruz de Mar Pequeña– asunto que estaba pendiente desde los Acuerdos Hispano-Marroquíes de 1860. Este fue el cuarto intento de ocupación pero resultó el más desastroso de todos. El comandante Cañizares, acompañado del cónsul en Marraquech, Argimiro Maestro, a bordo del “Almirante Lobo” intentó ocupar Ifni, en la madrugada del 3 al 4 de agosto de 1933. Cañizares ejecutó la orden de Madrid con las Mías de camellos reclutados en territorio saharauí y con los Meharis de Tetuán, pero la operación resultó un absoluto fracaso, pese al beneplácito del sultán y al acuerdo con los notables locales. Las unidades de los españoles se vieron obligadas a retirarse hasta Cabo Juby, a causa de las luchas internas entre los diferentes grupos de marroquíes que formaban

las fuerzas de ocupación. Esta triste aventura costó la vida al intérprete y a los dos emisarios españoles. Este desastre provocó la destitución fulminante del comandante Cañizares.

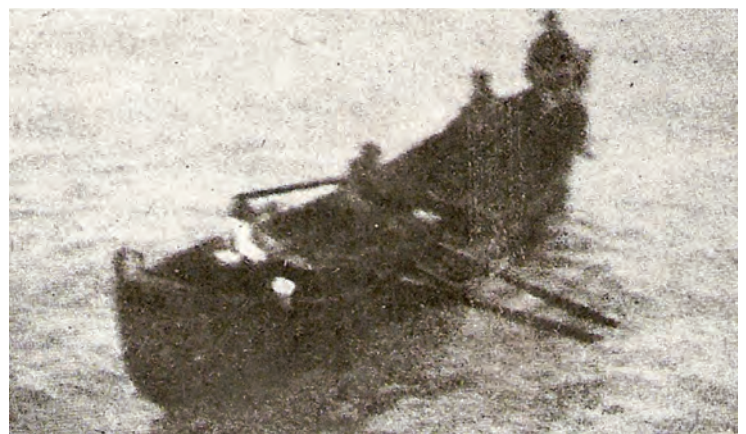
Este fracaso, y que las tropas francesas encargadas de la pacificación de Marruecos operaban ya por aquella región, motivó la determinación del gobierno de Lerroux de confiar la ocupación de Ifni al coronel de Infantería Oswaldo Fernando Capaz, a la sazón Delegado de Asuntos Indígenas en Tetuán. Capaz se trasladó, el veintisiete de marzo de 1934 en un Fokker FVII puesto a su disposición, desde Tetuán a Cabo Juby para preparar la operación.

BIOGRAFÍA

Pero, ¿quién era el Coronel Capaz? Oswaldo Fernando de la Caridad Capaz Montes, nació en Puerto Príncipe – ac-



Cañonero “Canalejas”.



Cárabo Moro en que Capaz desembarcó en Ifni.

tual Camagüey – (Cuba), el diecisiete de marzo de mil ochocientos noventa y cuatro, del matrimonio de Osvaldo Capaz Selles (Coronel de Caballería) y de Angelina Montes Barreto.

Fue uno de los hombres que dio a la República mayor prestigio internacional por su desembarco en Ifni y por informar de sus acciones pacifistas a toda la comunidad geográfica europea.

Realizó los estudios militares como alumno de la Academia de Infantería desde 1910 hasta 1913 que ascendió a 2º Teniente por finalizar sus estudios. Pisó por primera vez tierra africana en septiembre de ese mismo año, como oficial del 1er Batallón Expedicionario del Regimiento de Infantería Covadonga nº 40 (Leganés–Madrid) que fue su primer destino.

En la columna del Teniente Coronel García Trejo tuvo su bautismo de fuego participando en la toma y ocupación de la posición de Curia Ain.

En marzo de 1914, pasó destinado al Regimiento Wad-Ras nº 50 y agregado al batallón destacado en Arcila, en el que permaneció hasta octubre y donde se le concedió la Cruz de 1ª del Mérito Militar por los servicios prestados en las operaciones desde junio a octubre de ese mismo año. En este mismo mes y año pasó destinado al Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas nº 4 de Larache, de reciente creación.

Participó con su compañía, en la columna que mandaba el teniente coronel Federico Berenguer, en numerosas acciones y principalmente en la toma de la posición de Curia Ain R'gaia. Durante 1915 asciende por antigüedad a 1er Teniente y le conceden la Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar roja pensionada, por los méritos contraídos en las acciones anteriormente citadas y, en septiembre, otra cruz de la misma clase por su comportamiento y los méritos contraídos en Jenak el Bibau y Budia Riva.

Posteriormente (1916) pasó a la Mehal-la Jerifiana, al frente de una "Mía" en la columna de teniente coronel Castro Girona, hasta que en septiembre pasa destinado al Regimiento de Infantería de Aragón nº 21, de guarnición en Zaragoza. En esta unidad se le concede la tercera cruz de 1ª clase del Mérito Militar roja pensionada por los méritos contraídos en los hechos de armas librados, operaciones realizadas y servicios

prestados en la zona de Larache. En 1917 se le concede la Medalla Militar de Marruecos con el pasador "Larache". Permaneció destacado en Tumiát Norte y en Sammar hasta que, en abril de 1918, con su compañía marchó a Monte Arruit donde quedó de columna volante. En octubre de 1919 se le concede el empleo de capitán de Infantería con 25 años de edad y es destinado de supernumerario sin sueldo y a prestar sus servicios en la Meha-la Jerifiana, en la que se encontraba en su anterior empleo. La primera herida de guerra la recibe, en enero de 1920, cuando participaba con su "Mía" en la columna del teniente coronel Alberto Castro Girona, durante la ocupación de la posición de Gorgues (Beni Hormar). En esta acción resultó gravemente herido y fue evacuado al Hospital Militar de Tetuán. En abril, y sin terminar su licencia por enfermo, se incorporó a su Cuerpo en Tetuán y participó en varias acciones, donde de nuevo fue herido.

En julio de este mismo año fue destinado a las Tropas de Policía Indígena de Ceuta, con las que participó en la ocupación de varias posiciones y blocaos y en donde recibió su tercera herida grave.

Fue citado como distinguido en la Orden General del Alto Comisario de España en Marruecos en enero de 1921. Tres meses después se le concedió la cuarta cruz de 1ª Clase del Mérito Militar roja pensionada, en atención a los méritos y servicios prestados en las operaciones en la zona de protectorado español en África. Durante el año 1922 es citado varias veces como distinguido en la Órdenes de la Alta Comisaría y se le concede, de nuevo, una cruz de 1ª Clase del Merito Militar roja por los méritos contraídos en la zona de nuestro protectorado marroquí.

En enero de 1924, se le concede el pasador de "Tetuán" en la Medalla Militar de Maruecos que ya posee. Para satisfacer un deseo personal, solicita y le es concedido realizar el curso de Observador de Aeroplano. En febrero de este mismo año, es nombrado alumno del citado curso de Observador, queda disponible en la 1ª Región y en comisión en el Servicio de Aeronáutica. En este mismo mes de nuevo es condecorado. Se le concede la Cruz de 1ª Clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo rojo como recompensa a



Izado por primera vez de la Bandera española en Ifni.



Primer aterrizaje en el campo de Sidi Ifni (Breguet XIX).

sus servicios en las Operaciones de Policía en el litoral de Gomara, por los trabajos preparatorios para el desembarco y ocupación de Meter y por la organización de los servicios marítimos como Jefe del Sector de Policía costera y delegado de la Intervención principal.

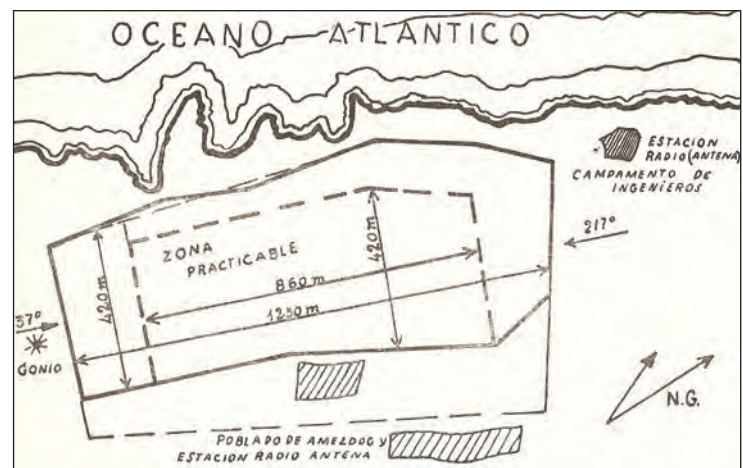
El 1 de abril se le destina a la Escuela de Tiro y Bombardeo aéreo de Los Alcázares para continuar el curso de Observadores de Aeroplano. El 6 de mayo pasa al Grupo de Escuadrillas de Tetuán para hacer las prácticas de Observador. Un mes más tarde es nombrado Jefe interino de la 2ª Escuadrilla del Grupo de Tetuán. El 28 de julio se le concede el título de Observador de Aeroplano, habiendo realizado en África, hasta la fecha, 74 horas de vuelo en acciones aéreas de aprovisionamiento de víveres y medicamentos a las posiciones sitiadas.

El 22 de septiembre de este mismo año, por orden de la Superioridad, vuelve a las tropas de a pie y se incorpora a la columna del general Castro Girona, realizando acciones en numerosos puntos (Bufalad, Zoco del Arbaa de Beni Hassan, Xauen, etc.), hasta el 6 de octubre que se incorpora al aeródromo de Tetuán, en el que se hace cargo interinamente, por orden del Jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, de la Jefatura de campo y del mando del primer Grupo de Escuadrillas. Pocos días le duró este mando, pues el 12 regresa a la columna de Castro Girona donde, nuevamente, participa en las operaciones de pacificación el sector (poblado Baoba, posición Dráa del Asef, protección columna del coronel Núñez del Prado, etc.) Nuevamente, el 4 de noviembre, marcha a Tetuán para hacerse cargo, nuevamente, de la jefatura del Aeródromo y del Grupo de Escuadrillas. Efectuando bombardeos, reconocimientos de poblados (Pexara, Zoco Telata de Beni Idez y Mingrela, etc.) y protección de la columna del general Saro. Ascende a comandante de Infantería por méritos de guerra en febrero de 1925 pero con antigüedad de enero de 1922. Hasta la fecha ha realizado un total de 82 horas de vuelo. Días más tarde se le confirma continúa en el Servicio de Aviación, como Observador de Aeroplano.

Durante 1925 participa en bombardeos y reconocimientos de numerosas posiciones y poblados, en los que realiza 24 horas y 23 minutos de vuelo como Observador.

El 5 de agosto pasa destinado al Aeródromo de Cuatro Vientos, a los Servicios Técnicos, donde, nada más incorporarse se hace cargo eventualmente de la Jefatura del Aeródromo. Un mes más tarde, concretamente el 19 de septiembre, contrae matrimonio con doña Isabel Fuentes Cascajales

En noviembre se dispone pase en comisión de servicio a prestar sus servicios a la oficina mixta Hispano-Francesa en



Aeródromo de Sidi Ifni.

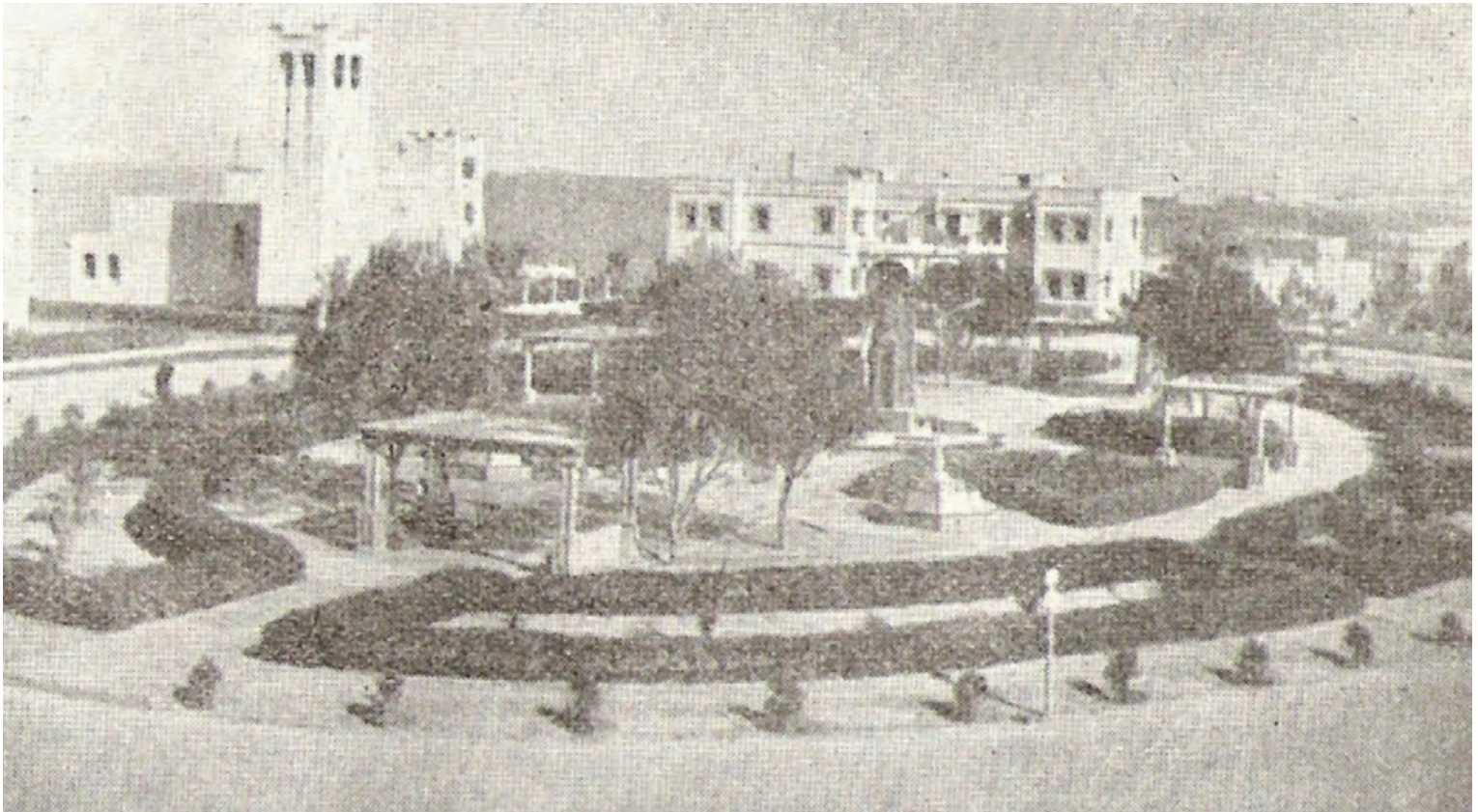
Málaga. Seis meses más tarde queda en situación de "Al servicio del protectorado" por haber sido destinado a la Harka de Tetuán.

Al ser derrotado Abd el Krim y entregarse a las autoridades francesas, el general Godez, Jefe de Estado Mayor del Alto Comisario general Sanjurjo, planea la conquista de la región de Gomara, para completar el dominio del protectorado, al someter a una serie de cabilas de la región y con ello intentar finalizar la guerra.

En junio de 1926 esta misión fue encomendada al comandante Capaz. Al mando de una harka indígena de 1.000 hombres partió hacia la costa ocupando Cala, Iris, Mestaza y Punta Pescadores. Logrados esos objetivos, y siempre apoyado por la armada y la aviación, se adentró hacia el sur para desarmar a las tribus y establecer una forma de gobierno estable. A primeros de julio, ante la gravedad de la situación en la zona, decide tomar la ciudad santa de Xauen, con lo que tras su ocupación se dio por terminada esta operación. Operación que se conoce como "marcha de la columna Capaz". En esta marcha sometió a diez cabilas, capturó casi 3.000 fusiles, 14 camiones y 12 ametralladoras, con lo que evidenció que era un brillante y admirable conductor de fuerzas indígenas y poseedor de grandes cualidades político-militares, al someter a las cabilas siempre por métodos pacíficos.

En julio de este mismo año se le concede la Medalla Militar individual por sus brillantes actuaciones de conjunto llevadas a cabo en la zona, durante los dos últimos años.

Asimismo, el 23 de agosto de de este mismo año, se le concede el empleo de Teniente Coronel y se le asigna el



Plaza de España de Sidi Ifni.

mando de la Mehal-la Jalifiana de Gomara nº 6, con la que participó en las acciones de pacificación de la zona. A finales de 1927, queda agregado al Servicio de Aviación para practicar como observador en el Grupo nº 3, durante un periodo de tres meses.

Es ascendido a Coronel en abril de 1929, en recompensa a las excepcionales aptitudes acreditadas y méritos contraídos en los hechos de guerra y operaciones en las que ha tomado parte durante el último periodo de la campaña. Continúa como Jefe de la Mehal-la Jalifiana de Gomara nº 6 e Intervenciones Militares de Gomara-Xauen hasta octubre de este mismo año en que es nombrado Jefe de la Central de Intervenciones de Tetuán.

A primeros del año 1930, fue destinado como 2º Jefe, a la Inspección General de Intervenciones y Tropas Jalifianas, donde permanece hasta el 30 de mayo de este mismo año que se dispone se haga cargo, como Inspector, de esa misma unidad. A la proclamación de la República, continuó como Inspector de las Tropas Jalifianas hasta que, en noviembre, fue destituido por el nuevo Alto Comisario, Luciano López Ferrer, por oponerse a la reducción de Intervenciones Militares.

El día 16 de noviembre, Manuel Azaña le concedió el mando interino de la Comandancia Militar de Las Palmas; permanece en este destino hasta que, en enero de 1934, es llamado a Madrid por el Presidente del Consejo de Ministros, Alejandro Lerroux, para informar sobre Santa Cruz de Mar Pequeña. Días después, le nombran Delegado de Asuntos Indígenas de la Alta Comisaría de España en Marruecos y le ordenan el planee la operación para ocupar Ifni.

En un avión de LAPE voló, el día 27 de marzo, hasta Cabo Juby para iniciar la misión política-militar de carácter reservado que le habían encomendado y, además, realizar vuelos de reconocimiento sobre el desierto y sobre la costa; el día 4 de abril embarcó en el cañonero Canalejas en Cabo Juby para situarse, al día siguiente, frente a Sidi Ifni. Por fin, el día 6 ocupó y tomó posesión efectiva del territorio de Ifni.

Una vez finalizada oficialmente la ocupación fue nombrado



Fuerzas de la Mehal-la de Gomara en la ocupación de Ifni.

governador del Territorio de Ifni. El 11 de diciembre, en atención a las dotes demostradas como Jefe de las fuerzas de ocupación y a las excepcionales condiciones políticas, puestas a prueba en tan arriesgado cometido, se le concede el empleo de General de Brigada, con fecha 6 de abril, exactamente el día de la ocupación de Ifni (tenía 40 años de edad). Se le confirma para continuar en la situación "Al servicio del Protectorado" y en su destino de Delegado de Asuntos Indígenas e Inspector de las Tropas de Ifni y Sahara, incluidos tanto la Escuadrilla Mixta del Sahara como los buques de guerra destinados a la vigilancia de las costas correspondientes a dichos territorios.

Por decreto de febrero de 1935 fue nombrado General Jefe de la Circunscripción Occidental del Protectorado de España en Marruecos, Visitando a todas las unidades ubicadas en su demarcación finalizó el año.

Como homenaje a este singular personaje, —calificado por Stanley Payne como "militar moderado, con tendencias republicanas" y por María Rosa de Madariaga como "netamente

africanista”- , se le dio el nombre de Puerto Capaz al lugar conocido hasta entonces como Punta de Pescadores en la costa de Gomara.

No consta estuviese implicado en la sublevación de julio de 1936 contra el gobierno de la República, no obstante, organizó un viaje a Madrid para las fechas de la sublevación. Para ello, solicitó y obtuvo dos meses de licencia por enfermo para Zaragoza y Madrid, para asistir a una revisión periódica de la enfermedad cardiovascular que padecía. Su alojamiento durante su estancia en Madrid fue el Casino Militar. Por decreto de 11 de agosto de 1936 pasa a la situación de disponible forzoso. En la habitación del casino donde se alojaba fue detenido por la “cuadrilla” de García Atadell y trasladado a la Cárcel Modelo; el día 23 de agosto fue asesinado. Su cadáver apareció tirado en la Ciudad Universitaria.

LA OCUPACIÓN

El territorio de Ifni, enclavado entre el Alto Atlas y el río Dráa, estaba a finales de 1933 en la única zona de Marruecos que quedaba sin pacificar.

Francia, ante la inestabilidad de la zona de su Protectorado, inició unas operaciones (23 de febrero de 1934) que fueron un modelo de preparación y de ejecución; estas acciones finalizaron con el sometimiento del

Caid Hamafi, impulsor de la rebeldía. Asimismo, firmó una tregua con los Ait Baamran de nuestro territorio de Ifni, haciéndoles saber que pertenecían a territorio español.

A comienzos de abril la prensa, tanto española como francesa, daba la noticia, de un supuesto contrabando de armas que se venía haciendo por el Sahara español (Ifni) y de unos preparativos militares en Cabo Juby, donde se sospechaba se estaba reuniendo una cierta cantidad de aviones armados con ametralladoras y bombas.

Esta noticias alcanzaron tales dimensiones que tuvieron que ser categóricamente desmentidas por el subsecretario de la Presidencia, a la sazón don Plácido Álvarez-Buylla y Lozana.

Por otro lado, al refugiarse el Sultán Azul en Cabo Juby y entregarse a nuestras autoridades militares, a principios de 1934, el gobierno español, dio instrucciones al Delegado de Cabo Juby (Sr. Delyto) para intensificar la acción política e informativa, con el decisivo propósito de la ocupación de nuestro territorio de Ifni.

Además, el gobierno envió a Cabo Juby al coronel Capaz, con una misión absolutamente diplomática y no militar, con objeto que fuera Capaz, tan documentado en todo cuanto atañía a la política africanista de nuestro Protectorado, el que recibiera las informaciones del Sultán Azul (Merrebi Rebbo) y entablar



Alférez Pérez Sánchez.



Imposición de la medalla militar al teniente Lorenzi, alférez Pérez Sánchez y cabo Gómez Flores, por su participación en la ocupación de Ifni.

con él la negociación amistosa para conseguir que sus súbditos se pusieran a disposición del gobierno español, en el caso que se decidiera la ocupación del territorio de Ifni.

Capaz, era la persona adecuada para tal misión; Gomá lo destaca escribiendo en su Historia de la Aviación Española: “es un jefe dotado de extraordinarias cualidades, pero es, además, un moro. En su modo de operar, en saber “maneras” de actuar en conocer el idioma, en sus procedimientos, filosofía y técnica, aventaja con creces a cualquier cabecilla rifeño que mande harka. Lo ha demostrado desde que era teniente en un Tabor de Regulares...”.

Para iniciar su acción, el 27 de marzo, en un avión de LAPE, sale de Tetuán para Cabo Juby, acompañado por su más íntimos colaboradores de la Delegación de Asuntos Indígenas de Tetuán: capitanes de Infantería Eloy Arias Morales, Antonio de Cea Álvarez y Antonio Oro Pulido; capitán de Artillería Eduardo Maldonado Vázquez y los indígenas Si Aomar uld Abeid y Si Ahmed ben Bachir el Baamarani.

En la ocupación de Ifni, el apoyo de la aviación era impres-



El cine Avenida de Sidi Ifni, del que no queda ni rastro, en una postal de la época colonial.

cindible; la costa del territorio, llena de acantilados y sin ensenadas no era utilizable para desembarcos de tropas por lo que nunca se pensó en una operación de esta índole.

Mientras tanto, en Cabo Juby, el comandante de Estado Mayor Daniel Gazapo Valdés, que había asistido a las operaciones llevadas a cabo por los franceses, informó a Capaz de las peticiones de los franceses para la ocupación de Ifni. Asimismo, el coronel tomó contacto con los indígenas para conocer el estado de ánimo de las cábilas ante la posible ocupación de Ifni. Con idéntica misión, el 31 de marzo, ordenó a los capitanes Oro y Maldonado, al teniente de la Gándara y a la Mía a caballo de Cabo Juby, marchasen a la región de Teckna (al Gaada).

Por otro lado, Capaz, solicitó al Gobierno el envío de material militar; éste puso a sus órdenes al cañonero “Canalejas” en el puerto de La Luz (Gran Canaria) y envió el día 31 el trimotor Fokker F VII a Cabo Juby. La tripulación de éste avión estaba formada por el capitán de complemento de la Aeronáutica Luís Angulo Jiménez, capitán de Infantería Juan de Quintana y Ladrón de Guevara, el mecánico Francisco Parrondo Segura, el radiotelegrafista Julio Bajo Gómez de Agüero y el fotógrafo oficial Ovidio Macho.

Ese mismo día, el avión salió para Agadir, llevando a Si Ahmed el Bachir y a Si Aomar Uld Abeid, que portaban cartas para los habitantes del territorio de Ifni.

Además, el Gobierno dispuso la salida para Cabo Juby de una escuadrilla de Breguet XIX del Grupo 31 de la 1ª Escuadra de Getafe. Las tripulaciones, al mando del capitán de Infantería piloto Félix Sampil Fernández, estaban formadas por los capitanes, Mariano Uriarte y Mario Ureña; tenientes, González Botija, Jiménez García, Arijá Valenzuela y Urzaiz Guzmán; alféreces, Pérez Sánchez, Curto Alonso y Gutiérrez Lanza. El escalón terrestre estaba formado por los mecánicos: Torres, Utrilla, Ayerra, Lucio, Abad, Labarga y Remón.

El día cinco, despegaron de Getafe los dos primeros aviones de la escuadrilla, pilotados por el capitán Sampil y el alférez Pérez Sánchez. Tras una escala en Tablada, donde pernoctaron, llegaron a Cabo Juby al anochecer del día 6, tras una escala técnica para repostar en Agadir. Cuatro días después, realizando el viaje de forma idéntica al de los dos primeros aviones, llegaron a Cabo Juby tres Breguet XIX. El cuarto avión, tripulado por el teniente Francisco González Botija y el mecánico Julio Hernández Labarga, no llegó. Durante toda la tarde se mantuvo la preocupación por el paradero de Botija y Labarga hasta que, ya de madrugada, un indígena informó haber visto caer un avión en la zona de Tridrar, a unos 30 Km. de Cabo Juby. La expedición de rescate se dirige inmediatamente al lugar del accidente, donde encuentra los restos del Breguet y a los dos tripulantes con heridas muy graves; a pesar de la atención médica prestada en dicho lugar, mueren antes de ser evacuados a Cabo Juby. Nunca pudieron descubrirse las causas del accidente; estos tripulantes fueron las primeras bajas causadas por la ocupación de Ifni y las primeras víctimas de la Aviación Militar Española en el Sahara.

Mientras tanto, para la ocupación de Ifni, Capaz pensó que la mejor manera de llevarla a cabo sería mediante negociaciones con los habitantes del territorio y para conocer la situación del territorio efectuar, simultáneamente, reconocimientos tanto por aire como por tierra. Los reconocimientos terrestres los realizaron la Mía de camellos de Cabo Juby, como ya hemos visto anteriormente, siendo apoyada y explorada por el Fokker allí destacado y con el que se entendían las fuerzas terrestres mediante un código de señales hechas en tierra con paneles. La Mía marchó al Gaada; posición a tres jornadas al norte de Cabo Juby.

El trimotor, pilotado por Angulo y Quintana, fue el encargado de realizar los reconocimientos detallados de los disidentes refugiados en nuestra zona, así como del Uad-Assif-Uader en su confluencia con el Uad-Ifni, haciendo levantamientos fotográficos y sirviendo de enlace entre Capaz y los emisarios enviados a Ifni.

A la vista de los informes recibidos, el coronel Capaz entró en acción. Dispuso que el “Canalejas” se situara frente a Cabo Juby; embarcó con el teniente Emilio Lorenzi de la Vega y un pelotón de soldados de la guarnición de Cabo Juby. Este mismo día, 1 de abril, el Canalejas partió hacia la ensenada de Ifni, desconociendo todo el personal que acompañaba a Capaz los planes del coronel para la ocupación. Al Fokker se le encargó la misión de arrojar una carta de Capaz sobre el zoco del Arba del Muti y, además, se le ordenó realizar reconocimientos de la zona hasta el desembarco en Ifni, reconocer la situación en tierra y en el barco y mantener el enlace con el “Canalejas” comunicando cuantas incidencias observara; la comunicación entre Capaz y Si Ahmed el Baamarani se estableció mediante con un código de señales previamente establecido. En España, por una indiscreción en la prensa (La Vanguardia, Heraldo de Madrid, El socialista, etc.) se hablaba de la



Sidi Ifni en 1934.

inmediata ocupación de Ifni e incluso de la salida de la escuadrilla de Getafe, y hasta se comentaba que había nacido un brote imperialista de dudoso encaje en la Constitución en vigor.

Mientras tanto, en la mañana del 6 de abril de 1934, Capaz que se encontraba en el “Canalejas” fondeado en la ensenada de Ifni, al comprobar, por las señales convenidas con el Fokker, el excelente estado de espíritu de los ifneños decidió saltar a tierra. Arriado un bote, le acompañaron el teniente Lorenzi (futuro General de División del Ejército del Aire) y el cabo señalero del “Canalejas”, Fernando Gómez Flórez; al encuentro del bote salió, desde la playa de Ifni, un carabo moro, al que transbordaron Capaz y sus acompañantes, que los transportó hasta la playa. Aquí le esperaba un numeroso grupo de moros; se destacaron los más notables para dar la bienvenida y agasajar a los españoles con la típica ofrenda de cortesía —leche agria y dátiles—. Desde el Fokker, la tripulación que observaba desde el aire, recibió con la consiguiente alegría la noticia que la misión de Capaz iba por buen camino.

Después del recibimiento, los españoles marcharon, a caballo, al poblado de Amezdog; en una jaima, se les preparó una comida y durante ella llegaron numerosos grupos de los distintos poblados de nuestro territorio. Capaz les habló de las intenciones de España y de sus propósitos de ocupación; los notables se retiraron a deliberar y, a la mañana siguiente, comunicaron al coronel su conformidad. De esta forma pacífica se ocupó Ifni.

Al día siguiente, Capaz acometió dos importantes tareas: acondicionar el terreno para un aeródromo provisional y reclutar un reducido núcleo de soldados (a pie y a caballo) para formar una Policía Indígena. Aunque el coronel carecía de dinero, emite vales contra un préstamo que le facilitó el comerciante baamarani Sidi Ahmed El Achgar, para pagar tanto

los jornales de los obreros que prepararon el campo de aviación, como las pagas de los soldados.

El mismo día 7, el alférez Pérez Sánchez, llevando a bordo al capitán Oro, que había terminado su misión en el desierto, aterriza en el nuevo aeródromo, antes de que llegaran las fuerzas de ocupación militares que fueron enviadas. A medio día de ese mismo día, Capaz, con los principales notables y de todos los españoles presentes, izó por primera vez en el Morabito de Ifni la bandera de España.

El 9 de abril, la presidencia del Consejo de Ministros de la República dictaba dos decretos-ley de interés para nuestros territorios de Ifni. En el primero se creó un gobierno especial, nombrando un gobernador político-militar y al que se autorizaba para organizar una Policía Indígena. En el segundo se nombraba para tal puesto al coronel Capaz que por este motivo, incompatibilidad legal, cesa en el cargo de Delegado de Asuntos Indígenas de la Alta Comisaría.

En días sucesivos nuevos decretos vienen a regularizar la organización política, administrativa y jurídica. Así, el día 10 se regularizan las transmisiones de dominio de la propiedad inmueble, el día 13, otro decreto dicta normas para el ejercicio de la jurisdicción judicial, en el que se observa la generosidad española al permitir sigan funcionando los tribunales indígenas para pleitos civiles y sólo los asuntos de tipo criminal se reservan para el ramo de Guerra de Canarias.

Apenas dos meses después, el 11 de junio, se dicta una orden circular que crea una Oficina de Asuntos Indígenas para atender el despacho y tramitación de todos los de aspecto gubernativo, político, administrativo y militar. El jefe de la misma sería un comandante de cualquier arma o cuerpo y contaría con las siguientes dependencias: Servicios Políticos y Militares, Parque de Artillería, Servicios de Ingenieros, Sección de Radio-telefonía y Transmisiones, Sección de Mar, Servicios de Inten-

dencia, Servicio de Sanidad y Administración Económica.

En este decreto, para mantenimiento del orden y seguridad del territorio, se disponía la creación de la Guardia Civil de Ifni, dependiente de la Oficina de Asuntos Indígenas y se fijaba tanto las plantillas de este cuerpo como las de la propia Oficina.

Asimismo, para guarnición militar propia del territorio, se creaba el Batallón de Tiradores de Ifni, dependiente de la Presidencia del Consejo de Ministros y se le fijaba la plantilla del mismo (1 comandante y 48 oficiales y clases europeos y 1.100 soldados indígenas).

La noticia de la ocupación de Ifni fue recibida en España con enorme satisfacción. El gobierno tomó la decisión de enviar tropas a Capaz para asegurar la ocupación militar del territorio. El día 17 de abril, a bordo del "España número 5" salieron para Ifni, procedentes de la Zona Norte del Protectorado (Ceuta), dos Tabores de la Mehal-la de Gomara y una compañía de Zapadores y una sección de Transmisiones, pertenecientes al Batallón de Ingenieros de Tetuán.

El mar, en esta ocasión, no ayudó a poder realizar el desembarco. Un violento temporal, en la zona de Ifni, dificultó la tarea y provocó que un bote cargado de tropas volcara y perecieran sus tripulantes ahogados. Esta desgracia y el estado del mar, hizo que se tomase la decisión de que el España nº 5, con parte de las fuerzas a bordo, tuviera que refugiarse en el Puerto de Las Palmas, a la espera de que amainase el temporal.

Durante este periodo difícil, el aire era el único camino para comunicarse con Ifni. El Fokker y los Breguet de la Escuadrilla Expedicionaria prestaron a Capaz nuevos y extraordinarios servicios: transporte de personal militar, de emisarios indígenas, víveres, correo, etc., volando de día y de noche, en un puente aéreo sin

precedentes y realizado sin tener que lamentar ningún contratiempo.

Entretanto, el coronel Capaz, viaja al interior acompañado de un pequeño grupo, formado por los primeros soldados de Ifni y algunos notables del país. Conferencia con los jefes de tribus reacios a la ocupación, los convence con su gran habilidad política, su prestigio y su energía.

En su recorrido hacia el norte, tropezó pronto con los franceses por cuestiones fronterizas. Solicitó al gobierno español se nombrase una Comisión de Límites para que con los franceses se materializase, de una vez por todas, la auténtica frontera de nuestra zona.

García Figueras escribe que: Capaz puso de relieve en la empresa su gran talento político, y su elección para realizarla fue acertadísima, porque Capaz era del contado número de los españoles que, por su conocimiento de Marruecos, su talento, su habilidad política, su prestigio y su energía, estaban en condiciones de realizarla.

El pequeño poblado que era Sidi Ifni, al desembarcar Capaz, donde sólo existía un morabito y una alcazaba ruinosas, fue creciendo y al año de la ocupación ya disponía la capital de 600 casas, comenzaban a levantarse numerosos edificios oficiales, se creaba una escuela de Primera Enseñanza, un Instituto de Segunda Enseñanza y un Hospital. A finales de los años cincuenta, Sidi Ifni, era una simpática ciudad con 15.000 vecinos,

con iglesias y mezquita, hospital, mercado, parque público, campo de deportes, escuelas, bancos, hoteles y aeródromo. Sólo faltaba un puerto y en 1955, se iniciaron las obras para su construcción; cuando en 1957 estaban casi finalizados los trabajos de construcción, los sucesos acaecidos en el territorio en esas fechas, hicieron se suspendiera la obra. El puerto terminado en los años sesenta, consistía en dos diques de cemento que hacían de muelle y unidos a tierra



Teleférico de Sidi-Ifni.



Hospital de Sidi Ifni.



Vista actual de Sidi Ifni.

mediante un funicular de 1400 m de longitud, que permitía la carga y descarga de buques de tonelaje medio.

“Ifni íntimamente ligado a España al correr de los siglos, aportó con entusiasmo su sangre a la causa común en los días de nuestra guerra de 1936-39, cuando sus hombres se enrolaron en los Tiradores de Ifni, para orgullo de la Infantería española. La presencia de Ifni en la guerra de Liberación fue como si los bravos hijos de su tierra quisieran devolver con la ofrenda de sus vidas lo que generosa perdió España a lo largo de su historia en aquellos parajes, en su afán de incorporarlos a la civilización y desentrañarlos de la barbarie”.

Años más tarde, 1958, Ifni fue declarada provincia española de Ultramar y así continuó, hasta que el 30 de junio de 1969, debido a la presión internacional, España cedió el territorio de Ifni a Marruecos. La capital, Sidi Ifni, que abandonamos en 1969, era una ciudad de estilo español, en la que la población española era el sesenta por ciento de los habitantes. En el año 2008 Sidi Ifni cuenta con unos 20.000 habitantes y es una de las ciudades más empobrecidas de Marruecos, en la que la juventud no ve futuro dada la escasez de trabajo. Por ello, no es de extrañar los graves disturbios que tuvieron lugar en el verano de 2008.

En la actualidad, Sidi Ifni, es una ciudad muy tranquila, y se nota en sus costumbres y desenvolvimiento; asimismo el ambiente español y la arquitectura Art-decó son huellas suficientes de su pasado español. “Las calles están extrañamente desiertas, como si los españoles acabaran de marcharse...”, así la describe un autor actual. Aunque el francés ha barrido al español como segunda lengua entre las nuevas generaciones, muchos mayores aún lo hablan con fluidez.

En la ciudad, conocida en su día como “La ciudad de las flores”, hay hermosas casas y edificios gubernamentales; la antigua Plaza de España (hoy plaza de Hassán II), —con su exclusivo diseño, clara muestra de la mezcla de culturas es-



Antigua pagaduría de Sidi Ifni.

pañola y marroquí durante los años de ocupación—, conserva la fuente y los azulejos andaluces pero el centro de la plaza ajardinada se ha modificado: la cabeza del general Capaz, ha desaparecido, aunque queda el monolito sobre el que se apoyaba y en la lápida que recordaba a nuestros soldados que perdieron la vida luchando contra los guerrilleros marroquíes los nombres españoles han sido sustituidos por los de los guerrilleros marroquíes que perdieron la vida luchando contra los españoles; el Consulado español y el cine Avenida, cerrados; la iglesia de Santa Cruz, ahora Palacio de Justicia; el faro perfectamente conservado y restaurado; el antiguo edificio del Gobierno General, transfor-

Rogelio García de Juan Un “Morato” en los Heinkel 112

SANTIAGO L. GUILLÉN GONZÁLEZ
CARLOS LÁZARO ÁVILA
Miembro del IHCA
Fotografías: Colección Santiago L. Guillén



INTRODUCCIÓN Y FUENTES

En el Archivo Histórico del Ejército del Aire se encuentra un voluminoso expediente correspondiente al Teniente Rogelio García de Juan¹, leonés que, después de prestar servicio en el Regimiento de Infantería Burgos nº 31, aprobó el ingreso para hacer el curso de piloto en Italia. Pese a no haber obtenido ningún derribo, este aviador combatió en escuadrillas de élite de la aviación: la 3-E-3 del Grupo Morato y la 5-G-5 con Heinkel 112.

La singularidad del expediente militar de García de Juan reside en su riqueza documental que nos permite “dar vida” a su carrera militar y a los escasos estudios realizados sobre la formación en Italia². Gracias a la relación epistolar mantenida entre García de Juan y su familia y a la abundante documentación gráfica sabemos ahora algunos aspectos del viaje, la estancia y el proceso de formación aeronáutico del 4º Curso en Italia.

Esa correspondencia puede ser complementada con los datos que tenemos sobre su presencia en el Grupo Morato y su paso a una de las primeras escuadrillas de monoplanos de la aviación de Franco, el 5-G-5 (Heinkel 112). Esta información se puede contrastar con el testimonio de José Luis Jiménez-Arenas y de su compañero Carlos María Rey Stolle³.

EN INFANTERÍA

Rogelio García de Juan nació en León el 25 de junio de 1917 en el seno de una familia compuesta por sus padres, Juan y Guadalupe y su hermano Juan Antonio. Ambos hermanos cursaron el Bachillerato y el propio Rogelio vivió en Madrid una larga temporada preparando el acceso a la Escuela de Caminos, Canales y Puertos, lo que le facilitaría mucho su posterior formación teórica aeronáutica. Aprovechó su estancia en la capital para afiliarse al Requeté en noviembre de 1934.

Dos días antes del 18 de julio, Rogelio se ofreció como voluntario al Coronel del Regimiento de Infantería Burgos nº 31, siendo destinado a una Escuadra de

¹Expediente P-6798.

²Véase, Jesús Salas Larrazábal Formación del personal de Aviación durante la Guerra de Liberación (I a IV) Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Números 400-404. Ejército del Aire. Madrid, 1974.

³Cadenas del Aire Editorial San Martín. Madrid, 1973 y Alejandro Rey-Stolle Pedrosa (S.J) Carlos María Rey-Stolle Pedrosa, marino y aviador Edita Afrodisio Aguado. Madrid, 1941. Larios (Combate sobre España. San Martín 1973) hace una relación más indirecta de su presencia en el 5-G-5.

El Teniente Rogelio García de Juan sobre el Jumo de su Heinkel 112.



Voluntario en el Regimiento Burgos nº 31. En los primeros días de la guerra sublevación (en el centro).



Haciendo turismo junto al Coliseo (García de Juan a la derecha).

voluntarios acantonada en el Cuartel Viejo de la ciudad, desde donde prestaron servicios de vigilancia en los barrios periféricos. Posteriormente, el joven García de Juan fue encuadrado en la 3ª Compañía del 2º Batallón del Regimiento. En esta unidad tuvo su bautismo de fuego el 23 de julio combatiendo frente a mineros asturianos. En los primeros días de la guerra, los hermanos García de Juan estaban tan absolutamente convencidos de la causa que abrazaban que, gracias a un apunte periodístico sin fecha, sabemos que una tarde se presentaron al Coronel del Regimiento para ofrecerle la totalidad de sus ahorros: la nada desdeñable cantidad de 17.500 pesetas en títulos de Deuda Perpetua.

En las filas del Burgos nº 31, Rogelio tomó parte en los combates de Matallana, pero cayó enfermo y fue enviado a León. Restablecido momentáneamente, es encuadrado gracias a tener permiso de conducir a la Requisa de Automóviles pero como no se recuperaba por completo fue dado de baja⁴. Después de un periodo de convalecencia, el joven leonés se incorpora voluntariamente a su antiguo Compañía, acantonada

en La Robla, y en poco tiempo accede a la Plana Mayor del mismo.

A mediados de abril, el 3º Batallón fue destinado a la 5ª Brigada de Navarra que actuaba en el frente de Vizcaya, donde Rogelio conocerá los primeros sinsabores de la guerra: el 29 de abril de 1937 su hermano Juan Antonio, oficial de Infantería, es herido mortalmente durante la ocupación de Guernica. Unos



Foto de estudio del aviador leonés.

días más tarde, Rogelio escribe a sus padres manifestándole su deseo de inscribirse en el curso de Alféreces de Aviación⁵. Desde Guernica elevará el 5 de mayo una instancia a la superioridad solicitando acogerse al Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado de 25 de abril por el que se convocaba un curso de Pilotos, Tripulantes y de Oficiales de aeródromos. El voluntario leonés combatió en el frente Vizcaya hasta la caída de Bilbao, siendo distinguido en varias ocasiones y propuesto para el ascenso a Sargento. Antes de cambiar destino a Aviación, recibe la terrible noticia de que su hermano ha muerto el 4 de junio. Rogelio tendrá muy presente su recuerdo y, como pudimos comprobar a través del análisis de sus cartas, sus padres Juan y Guadalupe, lógicamente, amonestarán con frecuencia al hijo superviviente por su pereza a la hora de remitirles carta. La noticia de su traslado le llegó el 4 de julio de 1937 indicándole que se tenía que presentar en Tablada (Sevilla) para realizar los exámenes preliminares para hacer el curso de Piloto.

⁵Carta de Rogelio García de Juan a sus Padres. Vergara, 29.04.1937. Unos días más tarde (el 1.05.1937) el futuro aviador les comunica que ha estado en Guernica y les relata las inequívocas señales del bombardeo que asoló la ciudad: "...es un montón de ruinas, sólo se ven impactos de bombas de metros y metros de profundidad".

⁴Este destino sería fundamental para obtener con posterioridad dos coches, entre ellos el Buick que se llevó a su escuadrilla.

INGRESO EN AVIACIÓN: TABLADA, PESCARA Y FOGGIA

En las cartas que remite a sus padres, el militar leonés relata el duro proceso selectivo al que fueron sometidos los aspirantes a piloto en el que se fueron eliminando paulatinamente a varios candidatos: en la tanda de 45 hombres del día 25 de junio de 1937 tan sólo superaron las pruebas físicas 23 alumnos⁶. García de Juan fue aprobado y, a finales de junio, le comunicaba a su familia el régimen espartano –cuyo horario estaba marcado por la canícula andaluza- al que se les sometía: diana a las 5:00 AM y desayuno media hora más tarde. Gimnasia a las 6:00, instrucción de 7:00 a 9:30. Tras una higiénica ducha se impar-



En el frente de Vizcaya encuadrado en la 5ª Brigada de Navarra.

vocatorias de los aspirantes de los futuros 3º, 5º y 7º cursos de España, especificándose que las promociones 4º y 6º marcharían a Italia.

Antes de partir, Rogelio comenta a sus padres que están a la espera de viajar 31 alumnos a los que acompañarán un Capitán, probablemente Fernando Alfaro y del Pueyo, y un Sargento; sin citar el nombre, les hace la confidencia que se quiere expulsar a uno de los aspirantes por motivos disciplinarios⁷.

El día 12 de agosto, después de una breve singladura por el Mediterráneo a bordo del *Conte di Savoia* (navío en el que se desplazarán todas las expediciones de Italia) los alumnos españoles desembarcaron en Nápoles. A diferencia de sus homólogos republicanos, que en su gran mayoría tenían que realizar una larga travesía hasta Odessa (URSS) para acceder a la escuela de vuelo de Azerbaiyán, los pilotos de la Aviación Hispana ahorraban mucho tiempo en el viaje de ida y vuelta, pudiendo encuadrarse rápidamente en las nuevas unidades aéreas que se iban formando.



En el biplaza de escuela elemental Caproni Ca.100.

⁷Carta a sus Padres. (Tablada) Sevilla, 30.07.1937. En realidad, como matiza Salas (Revista de Aeronáutica... n.º 481, p.281) Rogelio sólo partirá con otros 26 alumnos procedentes de la 4ª y 5ª tanda de aspirantes, cuyos nombres se citan a continuación: José León Cotro Florido, Ramón Mendizábal Amézaga, Fernando Álvarez Cadórniga, Alberto Valero Purón, Ruperto Chávarri Pintor, Javier López de Carrizosa e Izaguirre, Juan Suárez Oviedo, Andrés Fernández Suárez, Antonio Rodríguez Pardo, Felipe Baz Iglesias, Ricardo Larrainzar Yoldi, Alberto Gramazón López, Fermín Rodríguez Portillo, Juan Ramón Álvarez Gómez, Máximo Moro Díez, Salvador Serra Alorda, Luis Alcocer Moreno-Abella, Diego Íñiguez Sánchez Arjona, Ramón Paredes Echevarría, Carlos Fernández Roca, Ignacio Mainar Ferrer, José Romagosa Durán, Oscar Ramos Rodríguez, Mariano Cuadra Medina y Arturo Montel Touzet (estos dos últimos observadores). Siete alumnos fallecieron en accidente o acción de guerra.

tían las clases teóricas hasta las 11:00 seguida de una hora de descanso previa a la comida, realizada a las 12:00. Para soportar los calores sevillanos se les concedía a los alumnos-pilotos un periodo de siesta hasta las 16:15, reanudándose la formación teórica y la instrucción hasta las 19:00. Se cenaba una hora más tarde y se anunciaba el toque de silencio a las 22:00 horas.

Al aspirante leonés se le debió de comunicar que partiría en el primer contingente de Italia. Jesús Salas Larrazábal ha precisado que aunque Roma ofreció la posibilidad de que se formaran pilotos en el país trasalpino a partir de 1936, no fue hasta la segunda mitad del año 1937, habiéndose ya titulado dos cursos previamente en España, cuando se formalizó la propuesta. A partir de julio, empezaban a organizarse las con-



Foggia. García de Juan en el puesto posterior de un Breda Ba.25

⁸Carta a Juan Antonio García de Juan. Sevilla, 11.07.1937. Archivo Histórico del Ejército del Aire.

Gracias a la correspondencia sabemos que los miembros del 4º curso de pilotos españoles se trasladaron desde Nápoles, donde tuvieron ocasión de ver al volcán Vesubio echando humo, hasta Roma, donde hicieron un poco de turismo. Posteriormente viajan hasta Pescara, a cuyo aeropuerto llegan el día 22. En esta localidad de la región de los Abruzzos colindante con el Adriático, García de Juan comienza las clases de vuelo elemental en un avión Caproni Ca.100 sesquiplano a la inversa (el plano superior de menor tamaño que el inferior) con el profesor Pivonello; tras 5 horas 36 minutos de doble mando se tenía que haber producido su “suelta” o fin del curso elemental, pero no se produjo a causa de la superstición de un profesor (que no quiso hacerlo en viernes), demorándose hasta el 15 de septiembre en el Caproni nº 4 con un total de 18 horas y 8 minutos⁸. En la misiva que envía a León, Rogelio se queja de que la alimentación en la Escuela es monótona y deficiente (pasta y arroz) y que se ve obligado a costearse el suplemento de proteínas, necesario para aguantar una agotadora jornada que comienza a las 5:30 de la madrugada y les obliga a acostarse a las 22:00 horas.

El 21 de septiembre García de Juan se traslada a Foggia para continuar su formación a bordo del un Breda Ba.25 con los profesores Severino, Fiorentini y Pernazza, pasando el 7 de octubre al Ba.28 bajo la supervisión del suboficial Mitti. El 9 de octubre el aspirante leonés accede al avión de doble mando Fiat CR-20 con el completará definitivamente su periodo de transformación. El 8 de noviembre de 1937 tras 51 horas y 3 minutos efectuadas en 277 vuelos, recibe el título de Piloto Militar y el empleo de Alférez. Seis días después les escribe a sus padres comunicándoles el fin del curso y expresando que en breve volverán a España.

REENTRENAMIENTO EN JEREZ EN LA 3-E-3

El recién nombrado Alférez de Complemento del Arma de Aviación (Orden Circular de 11 de diciembre y Boletín Oficial nº 149 de 1937) regresa a España y ya sabe que va a parar al mítico 3-G-3. Antes de incorporarse a su 3ª Escuadrilla tendrá que pasar por la Escuela de Jerez de la Frontera (Cádiz) para recibir reentrenamiento, haciéndolo a partir del 21 de enero de 1938, por

⁸Carta enviada desde Pescara el 6 de septiembre de 1937. Los datos de aviones y tiempo se han tomado de los Libros de Vuelo que se custodian en el Archivo de Villaviciosa.



Junto a compañeros de curso (el tercero por la izquierda).



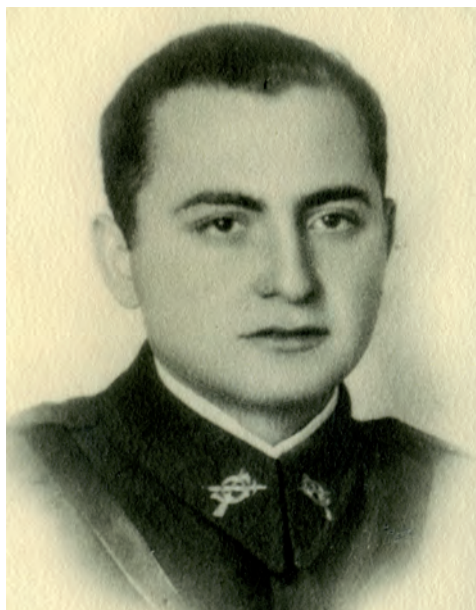
El avión escuela Ba.25.

lo que suponemos que disfrutó de un permiso familiar en León.

Gracias a la cartilla de la escuela gaditana, sabemos que Rogelio vuela en el vetusto De Havilland DH-9 (matrículas 34-3, 34-6, 34-16 y 34-17) Breguet XIX (10-55, 10-110, 10-164, 10-175 y

10-184). Pilotando ambos aviones coincidiría con uno de sus futuros jefes, García Pardo. Después pasará al Arado 131 (36-2) PWS-10 (4-19) Bücker *Jungmann* (33-20) y *Jungmeister* (35-1), finalizando este periodo el 11 de febrero de 1938 con 26 horas y 50 minutos de vuelo. Cuatro días más tarde, el Alférez García de Juan se le entrega la orden de incorporación, trasladándose el día 18 a Salamanca, donde se le asigna el Fiat CR-32 matrícula 3-59, con el que hace vuelos de suelta y entrenamiento.

No será hasta el 26 de febrero de 1938 cuando García de Juan vuele con su avión hasta el aeródromo de Olmedo, sede de la escuadrilla dirigida por Javier Murcia Rubio y donde, en compañía de pilotos como Ignacio Alfaro, Andrés Robles, José Manuel Muerza y Gonzalo Queipo de Llano empieza su adiestramiento en el sesquiplano de caza italiano que ha traído de Salamanca, así como en los matriculados 3-86, 3-54 y 3-110. En estos momentos, está en marcha la ofensiva de Levante, acción bélica en la que las acciones contendientes combatieron duramente y sufrieron muchas bajas. Es en Soria, en el



Su hermano Juan Antonio, muerto en el frente de Vizcaya.



Profesores de la escuela de Foggia: Romano, D. Fiorentini, y Palella.

aeródromo de Alfamén, cuando el 9 de marzo de 1938 donde el Alférez García de Juan vive su primera alarma y a partir de este día interviene activamente en servicios de protección a cadenas de Romeo 37, Heinkel 45, Heinkel 70 y Junkers 52 hasta finales del mes de

marzo, en el que la escuadrilla se trasladada a Belchite⁹. Los meses de abril y mayo siguen con la misma dinámica de

⁹En este mes, Rogelio escribe a sus padres (Alfamén, 14.03.1938) mostrándoles su frustrado ardor combativo después de 8 servicios en misiones de cobertura a los bombarderos (volando los Fiat 3-86, 3-110 y 3-54) en los que no ha tenido ocasión de encontrarse con la caza enemiga.

cobertura de formaciones de bombarderos, realizándolo a partir del 23 de mayo desde el campo de Bello.

Por fin, el 31 de mayo tiene lugar el primer encuentro con Polikarpov I-15 e I-16 republicanos en plena batalla del Ebro y Rogelio, con gran pesar, comenta a sus padres que “tuve la mala suerte de que se me encasquillaran las ametralladoras y por tanto gran parte del combate me la pasé sin poder disparar y tal vez, si no hubiera tenido esa mala suerte, podría haber derribado un “rata”, pues creo no se me volverá a poner en ningún combate un aparato tan a tiro como ese”¹⁰. García de Juan seguirá prestando servicios en el activo frente del Ebro desde el aeródromo de Escatrón acompañando a los bombarderos y sufriendo el acoso de la antiaérea republicana en los principales teatros bélicos del río aragonés. A finales de agosto, el Alférez leonés tendrá ocasión de combatir en el Ebro antes de despla-



Sentado entre sus compañeros de escuadrilla (el segundo por la izquierda).

¹⁰Carta de Rogelio García de Juan a sus padres, 11.06.1938.





García de Juan en la cabina de su Heinkel 5-51

zarse junto con el 2-G-3 al frente de Extremadura para apoyar la ofensiva del general Queipo de Llano con el fin de distraer la atención del mando republicano. No volverá a combatir con cazas enemigos hasta septiembre de 1938, día en que se cruza en el aire con los Moscas de la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 y los Chatos de la 2ª Escuadrilla del Grupo 26. Rogelio, apenado, escribe que el 2 de septiembre “lo más que he hecho ha sido ametrallar dos Curtiss y dos Ratas, como veréis soy bastante malo pues ya son tres los combates que he tenido y no he conseguido tirar ningún aparato”¹¹. El 21 de septiembre regresa la unidad al frente del Ebro y pese a que Rogelio atesora numerosos servicios de guerra, al final de año con 400 horas de vuelo en el Fiat 3-81, tendrá el pesar de no haber abatido a ningún enemigo. A mediados de diciembre le consuela la recepción de una grata noticia es destinado a una nueva unidad equipada con los modernos monoplanos metálicos Heinkel He 112 que se acaban de adquirir a Alemania y forman parte de una de las escuadrillas que componen el 5-G-5.

ADAPTÁNDOSE A LOS HEINKEL

La incorporación de los Heinkel 112 a la aviación de Franco es un tema que ha sido ampliamente tratado en



García de Juan frente al aparato de entrenamiento avanzado, Ba.28.

otros artículos¹². Ahora nos interesa más conocer cómo fue la adaptación de los pilotos españoles, procedentes de diferentes unidades y aviones (Heinkel 51 y Fiat CR 32) al monoplano alemán que, hasta la llegada de los Messerschmitt Bf.109, era el aparato de caza más moderno de la aviación franquista.

El 5-G-5 se formó bajo las órdenes del comandante José Luis Jiménez “El Corto” englobando, sobre el papel, a dos escuadrillas, una de Bf.109, que llegarían más tarde, y la otra de He 112

dirigida por el capitán Miguel García Pardo de Pardo.

Nos parece muy relevante el testimonio aportado por Jiménez-Arenas en lo que se refiere a las diferentes opiniones suscitadas por los aviadores al iniciar el proceso de adaptación al Heinkel. Jiménez, antiguo piloto de Heinkel 45 y Heinkel 51 de la Cadena, evidente admirador de las aeronaves alemanas, se mostraba encantado con las aerodinámicas líneas del aparato, el gran calibre del armamento, la cabina cerrada, el sistema de comunicación con laringófono y otros detalles técnicos. Aun así, mostraba su queja por la insuficiencia del motor Jumo de 670 CV que, parangonándolo con dos conocidos automóviles de la época, suscita el comentario (que se le atribuye a García Pardo) de ser como un “Rolls con motor de Topolino”. Las únicas prácticas de Rogelio García de Juan en monoplano las hace el 9 de enero a bordo de una Messerschmitt M-35 biplaza y tren fijo (30-73) durante 10 minutos. Al día siguiente pasa al Heinkel matrícula 5-56 (también tripulará eventualmente los 5-51, 5-53, 5-55 y 5-58) haciendo vuelos de formación, donde recibiría la triple consigna que se les da a todos los novatos: recoger el tren de aterrizaje tras el despegue, presionar la mangueta del reloj del paso variable de la hélice y meter los flaps; cinco días después toda la escuadrilla ya estaba volando hacia Balaguer (Lérida).

El día 19 tiene lugar un combate sin consecuencias con Polikarpov I-16 en el

¹¹Carta del 3.09.1938. Expediente Personal.

¹²Ver, Estanislao Abellán “Los Heinkel 112 O/B en España” Aeroplano nº 11. IHCA. Madrid, 1993.

Accidente mortal en Foggia

En la mayor parte de los cursos de aviación de la época se producían accidentes y la escuela de Foggia no iba a ser una excepción. García de Juan reflejó con su cámara muchas de estos incidentes que se saldaron con capotajes o roturas de aparatos. Lo que no se podía imaginar el Alférez leonés es que el día 22 de noviembre, ya casi al final del curso, se mataría en accidente su compañero Oscar Ramos Rodríguez a bordo de un Breda.



Mecánicos de Pescara junto a un Ca.100 accidentado. García de Juan (en primer plano con gorro y gafas de vuelo) junto a un Ca.100 que ha perdido el motor y se conduce hacia el taller. Breda 28 en el que se mató Oscar Ramos en Foggia.

frente de Cervera, pero Rogelio no se lo comentará a sus padres hasta principios de febrero en una carta fechada el día 4. Es probable que, en relación con el Chirri, García de Juan extrañara la falta de más maniobrabilidad del Heinkel y que volara con prevención el nuevo monoplano pero, por las imágenes de satisfacción que hay en su legado fotográfico creemos que debió apreciar las bondades de volar en un avión más rápido, con cabina cerrada, sin gafas de vuelo y con más "pegada" en su armamento.

A finales de febrero, el Teniente García de Juan, después de varios vuelos sobre Cataluña en el que cabe destacar el que hizo en formación sobre Barcelona el día 21, viaja a Salamanca via Logroño donde tiene ocasión de tripular un Messerschmitt Bf.109 (matrícula 6-10). Desde Matacán volará el 8 de marzo con su Heinkel 5-56 hasta Griñón (Madrid) donde parece va a iniciar una misión más allá de los Pirineos. En una carta fechada ese mismo día les comunica a sus padres que no tendrá la alegría de entrar en Madrid y contactar con un familiar porque tiene que salir el día 10 hacia Francia para recoger aviones republicanos internados. Este comentario está avalado por un pasaporte expedido a su nombre con fecha 13 de marzo de 1939, pero en el libro de vuelo se indica que el joven Teniente viaja el día 10 de marzo como pasajero en un el Lockheed desde Griñón hasta Aranda (Burgos) y luego a Zaragoza.

A partir de aquí se abre el interrogante sobre su paradero, puesto que la siguiente entrada en su libro de vuelo corresponde a un viaje de una hora de duración hecho el día 12 de marzo en un avión que hemos podido identificar como "Spartan" y del que tan sólo indica que se trata de un vuelo de "prueba". Rogelio no vuelve a introducir una nueva anotación hasta el fatídico día 28 de marzo. ¿Llegó a desplazarse a Francia a fin de traer algunos de los aviones que, después del fin de la campaña de Cataluña, se habían refugiado en Francia tras sobrevolar los Pirineos? No ha trascendido nada sobre el resultado de esta misión, ni tampoco lo reflejaron Jiménez y Rey Stolle.

EL TRÁGICO BIMESTRE DE 1939

Marzo y abril serían meses funestos para la Aviación Hispana, pues perderían la vida significativos pilotos como nuestro protagonista, su jefe, Miguel García Pardo y el 4 de abril el máximo As de la Guerra Civil, Joaquín García Morato-Castaño.



Línea de Heinkels en Balaguer. Nótese la banda blanca en la punta del timón de dirección cuyo color variará posteriormente.

El 28 de marzo la escuadrilla de Heinkel He 112 se encontraba en Almaluez y se le ordena a una formación integrada por el capitán Miguel García Pardo, el Teniente José Vicente Muntadas y al Teniente de Juan que lleven a cabo un reconocimiento del frente de Guadalajara. Jiménez, sin embargo, indica en su libro que tenían que realizar “un servicio de vigilancia en el frente de Madrid” pues habían recibido noticias de que las tropas de Franco habían entrado en la capital; además, indica que la formación de Heinkels tenía orden de no abrir fuego¹³. Sin embargo, el historial de García de Juan señala que la orden se ceñía a un servicio sobre el frente de Guadalajara, finalizando con un ejercicio de combate posterior.

Es probable que los aviadores “alargaran” el servicio hasta la capital a fin de confirmar la noticia de la entrada en Madrid, prueba evidente del fin de la contienda, y que el dato aportado por Jiménez de no disparar obedeciera al posible cruce de los monoplanos alemanes con

¹³Jiménez Arenas, p.361.



Luciendo el uniforme de Alférez Provisional de Aviación.

la formación de Polikarpov RZ (4ª Escuadrilla), Tupolev SB-2 (4ª Escuadrilla) y Polikarpov I-15 (2ª Escuadrilla) republicanos que se iban a entregar en Barajas en cumplimiento de los acuerdos de rendi-

ción concertados por Segismundo Casado. Según Muntadas, los aviadores habían vislumbrado signos inequívocos del fin de la guerra, por lo que García Pardo ordenó romper la formación. Los monoplanos llegaron a Almaluez antes de las 11:00 horas, pero antes de aterrizar, Muntadas y el jefe de la escuadrilla comienzan el ejercicio de combate y cuando se intentaban coger la cola, el avión de García Pardo (5-54) entró en barrena hasta chocar con el suelo.

En el caso del Heinkel 5-53 del Teniente García de Juan, Jiménez cita el testimonio de unos soldados que jugaban al fútbol que afirmaban que el aviador intentaba realizar un tonneau a baja altura sobre el aeródromo de Almaluez y, en posición invertida, chocó violentamente con el suelo. El avión se destrozó por completo al impactar contra el aeródromo (la parte anterior estalló en una bola de fuego y el resto del fuselaje, desprovisto de alas y alerones, quedó en el campo). El piloto salió despedido de la cabina, resultando su cuerpo completamente mutilado y desfigurado, reconociéndole en primera instancia gracias a su cabellera rubia¹⁴.

EN MEMORIA DE UN “MORATO”

El traslado del cadáver revistió carácter trágico. Rey Stolle, aviador que junto a Santiago González Guzmán “Tallo” acompañó a la caravana fúnebre compuesta por una ambulancia condu-

¹⁴El estado irreconocible del cadáver lo confirma el parte médico suscrito por el Teniente Médico del servicio del 1-G-2 que indica que el levantamiento del cuerpo se produjo a las 11:15, presentando fractura de cráneo, fractura de todas las costillas, evisceración de cavidad abdominal y múltiples fracturas en ambos brazos y piernas. El parte señala que la causa del accidente fue “al entrar en barrena el aparato que pilotaba”. Queda completamente descartado que la muerte de García de Juan y García Pardo se debiera a un choque durante un “cebolleo” sobre Almaluez como se ha dicho en alguna ocasión.



García de Juan (nº 2) junto a un Fiat del 3-G-3.



García de Juan en Balaguer con el emblema del 3-G-3 bajo las estrellas de teniente.

ciendo el Buick del propio Rogelio, recorrieron carreteras secundarias entre Almaluez y León. Los componentes de la comitiva realizaron el recorrido sin parar durante dos días, e incluso los aviadores sufrieron un accidente a la altura de Villalón con el Buick.

Al llegar a la casa de la familia, los consternados padres que contemplaba el féretro de su segundo hijo caído en combate. Guadalupe insistió en ver el cadáver y, no sin muchos esfuerzos, Santiago González hizo desistir a la madre indicándole que el ataúd estaba atornillado y, humanamente, le mintió diciéndole que su hijo "sólo tenía un rasguño en la cara". A la hora de entregarle los efectos personales, la madre de Rogelio preguntó a



Un sonriente García de Juan en la cabina de su Heinkel 5-51. Se aprecia el moderno colimador eléctrico se activaba al quitar el seguro de las armas.



Rey Stolle, Rogelio, Muñoz y Ansaldo a la espera de un servicio.

sus compañeros por un anillo que llevaba su hijo, que no fue encontrado entre los restos del accidente.

Dos meses más tarde el matrimonio leonés se trasladó a Almaluez, dedicándose a buscar la joya en el paraje del accidente y tras preguntar a los lu-

gareños dieron con un pastor que lo había encontrado, recompensándole con generosidad. No será ésta la última ocasión en que Juan y Guadalupe hagan gestiones a favor de la memoria de su hijo, pues pretenden erigir una cruz conmemorativa en el lugar del accidente¹⁵. A su muerte Rogelio García de Juan ostentaba las condecoraciones de la Medalla Militar Colectiva otorgada al 3-G-3 de Morato y la Cruz del Mérito de la Orden del Águila Alemana de 3ª Clase con espadas. En el juicio póstumo incoado para su ascenso al empleo superior y a pesar de las declaraciones favorables de sus compañeros, se denegó la propuesta.



Fiat 3-65 de la 3ª escuadrilla del 3-G-3 luciendo el emblema de Morato.

¹⁵En octubre de 1940 un amigo de la familia García de Juan acusa recibo de una carta de un miembro del ayuntamiento de la localidad soriana, testigo del accidente. En la misiva le pedía transmitiera a los padres del infortunado piloto que el lugar elegido para poner la cruz es inapropiado porque, en esos momentos, el antiguo campo de aviación es de nuevo una vega con numeroso tránsito de ganado que podría derribar la cerca con la que se protegiera el monumento. El autor de la carta le propone construirlo en un lugar más apartado de la vega, enfrente de la zona del impacto del avión.



Jiménez Martín comenta que la Heinkel les regaló unos sombreros tiroleses con los que volaban en el monoplano, tal y como muestra aquí “El Corto” en su avión. Nótese la variación de la banda de color en la punta del timón fijo de dirección.

El 30 de marzo, el Teniente Alfonso Ruibal Sabio, compañero de escuadrilla de Rogelio desde su estancia común en el 3-G-3, escribió a los padres una extensa y conmovedora carta en la que le relata cómo tuvo que asumir el penoso deber de asistir a la aplicación de la extrema unción al cadáver de su amigo Rogelio y recoger los restos personales que le fueron entregados a la familia entre los que figuraba un distintivo del 3-G-3, un “Detente bala” de su antigua pertenencia a la 5ª Brigada Navarra y una medalla. Ruibal les comunica que está llevando a cabo unos encargos que su amigo Rogelio le encomendó y que fue posponiendo por necesidades de la guerra¹⁶.

Alfonso Ruibal finalizaba la carta poniéndose a disposición de los padres de Rogelio y hemos de suponer que la relación continuó posteriormente porque Juan y Guadalupe se convirtieron en sus padrinos de guerra cuando el oficial español integra la 1ª Escuadrilla Azul que se dirige a combatir a la URSS. Así lo atestiguan las cartas que les manda desde Alemania y el citado frente explicándoles la vida de los expedicionarios españoles.

Creemos que la mejor manera de finalizar este trabajo es citar la muestra más evidente de que, pese al tiempo transcurrido, el recuerdo de Rogelio García de Juan no sólo había permanecido vivo en esta familia de León, sino también entre sus compañeros. El día 31 de marzo de 1959 se expedía a Do-



Franca camaradería ante el ómnibus de la escuadrilla. Reconocemos en la fila de arriba a José M. Muerza, Andrés Robles, Jiménez Millas, Larios y Ruy Ozores. Abajo, el primero es Ramón Escudé y en el lado opuesto García de Juan.

ña Guadalupe, a la sazón la única superviviente de la familia por el fallecimiento de su marido, la siguiente carta procedente de un distinguido compañero de armas de su hijo:

El Jefe de las Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa Aérea

Mi estimada Sra.

Por la prensa se han anunciado los actos que tendrán lugar en la Base Aérea de Manises el próximo día 4 de abril a las 11,30 horas de la mañana para efectuar la entrega del Estandarte de la Escuadra de Caza García Morato, a la que perteneció su hijo Rogelio, y demás atributos que de esta Unidad se conservan, al Ala de Caza nº 1. Se cumple con esto el Decreto de la Jefatura del Estado que hace al Ala de Caza nº 1,

depositaria del espíritu y tradición de los Cazadores de la Escuadra de García Morato.

De un modo casual y en fecha tan tardía como la de hoy, me he enterado de su domicilio en León, por lo que como continuación al anuncio de los periódicos me permito invitarla personalmente a los actos de Valencia. Numerosos familiares de caídos me han manifestado su asistencia y sería un honor para todos los cazadores de Morato poder saludar el día 4, 20º Aniversario de nuestro querido comandante, a los padres y familia de nuestro compañero Rogelio.

Aprovecho esta ocasión para testimoniarle su consideración más distinguida.

*Fdo. Ángel Salas Larrazábal
Coronel de Aviación*

¹⁶La carta está escrita en el famoso Balneario Termas Pallarés de Alhama de Aragón (Zaragoza) que aún sigue ofreciendo sus servicios. Durante la contienda fue empleado como lugar de descanso por los pilotos del 5-G-5 y en la Segunda Guerra Mundial fue habilitado como centro de internamiento de los aviadores aliados cuyos aviones habían aterrizado en territorio español.

Caproni Ca.135 en España, historia de un desastre anunciado

ANGELO EMILIANI





Fuerzas Aéreas, el boletín del Estado Mayor de la Aviación republicana (2ª Sección) dedica en octubre de 1938 la cubierta y las primeras página al bimotor de bombardeo italiano Caproni Ca.135. Aunque sumaria, la descripción técnica del aparato es fruto de una información correcta. Algunas imprecisiones por lo que se refiere a las prestaciones del avión son excusables: entre datos estimativos provenientes del proyecto, intentos de montar motores de diversa potencia, variaciones considerables de peso, pruebas en vuelo con diversas combinaciones de carga y otros más, no es fácil conocerlas ni siquiera en Italia. El artículo concluye afirmando que el envío a España de una escuadrilla de Ca.135 ha concluido con la pérdida de algunos aviones durante el vuelo de traslado y los que llegaron a su destino quizás no dieron el resultado esperado, ya que nada se conoce sobre su empleo.

En este caso también la noticia se ajusta a la verdad: la escuadrilla, en efecto, salió del aeródromo de Elmas, cerca de Cagliari en Cerdeña, el 9 de septiembre en vuelo directo a Palma de Mallorca para proseguir después su ruta hacia la España nacionalista. Hay que decir que *Fuerzas Aéreas* informa de lo sucedido con singular inmediatez. En realidad, del envío de algunos Ca.135 a España se viene hablando desde tiempo antes y, con toda probabilidad, el *affaire* no es un secreto para el servicio de información de la República. La cuestión se demoró bastante por dos razones: por un lado la recurrente dificultad entre las relaciones comerciales entre Italia y España; por otra, la compleja puesta a punto de los aviones.

En los primeros meses del año de 1937, poco después del reconocimiento de la Junta de Burgos por parte del gobierno de Roma, las principales industrias aeronáuticas italianas enviaron a sus representantes a España con el objetivo de establecer acuerdos ventajosos. La Fiat y la Caproni fueron las que, en esta etapa, demostraron más habilidad, pero es la segunda firma aeronáutica la que expone propuestas que encontraron más eco entre sus interlocutores nacionalistas. Las dos ofrecían aparatos, motores y repuestos, pero mientras que el proyecto Fiat contemplaba la instalación en España de una oficina de mantenimiento con personal italiano y bajo dirección italiana, la empresa Caproni —además de comprometerse al envío inmediato de 30 aviones (incluidos los Ca.135)— declaraba su voluntad de abrir una oficina de gestión

italo-española. Esta solución no era del agrado del Jefe del Estado Mayor de la Regia Aeronautica, el general Giuseppe Valle, ni de otras personalidades del gobierno fascista: ellos temen que la oficina se convierta en una fábrica para la construcción de aviones y motores, entorpeciendo y causando daños a las exportaciones en términos económicos y políticos. La larga disputa que se produce a partir del abril de 1937 favorece a la Fiat en perjuicio de la Caproni, relegada a un segundo plano en las entregas de suministros aeronáuticos a la España nacionalista.

Del envío de Ca.135 a España se vuelve a hablar en agosto, al final de un periodo turbulento de las relaciones hispano-italianas. Reduciendo sensiblemente la propuesta hecha inicialmente, Burgos solicita 24 S.79 a la Siai Marchetti, ocho Ca.135 a la Caproni y diez Ro.37bis a IMAM. En una carta fechada el 15 de septiembre enviada desde la DGCA (Dirección General de las Construcciones y Aprovisionamiento) al Ministerio de la Aeronáutica, el coste de un bimotor Caproni —equipado y armado por completo— asciende a 1.283.500 liras. El precio total de todos los aviones asciende a 10.268.000 liras.

Aviano, 1941. Un Ca. 135bis, con motores Piaggio P.XI R.C.40, en la línea de vuelo de la Escuela de Pilotaje de Bombardeo Terrestre. Los otros aviones son Savoia S.79 y al fondo Cant Z.1007.

Para que la intervención en España no vaya en detrimento de la consistencia de las unidades en Italia, se ha decidido que a cada entrega corresponda la reintroducción de un número similar de aviones a la Regia Aeronautica. Esta es la razón de la carta de la DGCA. Pero que sea o pueda convertirse en un buen bombardero medio el Ca.135 tiene aún que demostrarlo, así que el Ministerio responde a vuelta de correo que, como no estaba previsto la incorporación de los ocho ejemplares destinados a España, no se había destinado ninguna asignación de fondos a la DGCA para este suministro.

Mientras tanto en Taliedo, sede de la Caproni, algunos aviadores nacionalistas dirigidos por el comandante José Gomá Orduña se están familiarizando con los bimotores. En los últimos días de septiembre se solicita a Roma que los aviadores de la "conocida potencia" [es decir España] obtengan autorización para efectuar algunos vuelos de prueba y se pregunta quien tenga que pagar los gastos inherentes (combustible, aceite y seguros). El comandante Gomá solicita, además, la ayuda de un radiotelegrafista de "Ala Littoria" para poner a punto los goniómetros de los bombarderos. Esta compañía aérea gestionaba en exclusiva la línea Roma-Palma de Mallorca-Melilla-Sevilla, por lo que el radiotelegrafista debería ocupar una plaza en uno de los ocho Ca.135 durante el vuelo hacia España: al conocer la ruta y las localidades de marcación su ayuda era esencial para facilitar las comunicaciones. Pero, como veremos, para este vuelo aún habrá que esperar mucho tiempo, casi un año.

Poco apreciado desde el principio por las tripulaciones, el bimotor Caproni tiene su "talón de Aquiles" sobre todo en la escasa potencia de sus motores. El proyecto inicial preveía el montaje de los Isotta Fraschini Asso R.C.40 de 12 cilindros en V refrigerados por agua. Con sus 836 CV a los 4.000 metros de altura, son las plantas motrices más potentes que había a mediados de los años 30 y además, aspecto no desdeñable, son producidos por una empresa que pertenece al mismo Grupo Caproni. Pero muy pronto resultan inadecuados: la potencia efectiva es inferior a la declarada, insuficiente para el peso y dimensiones del Ca.135, y se producen frecuentemente la pérdida de aceite y problemas de refrigeración. El resultado es que las prestaciones registradas durante los vuelos de ensayo son inferiores a las expuestas.

La situación no varía probando diversos tipos de hélices y modificando los radiadores. Después se consideró sustituir las plantas motrices con el más potente Isotta Fraschini Asso XI R.C.40 (900 CV a 4.000 metros). El modesto incremento de las prestaciones convence al Ministerio de la Aeronáutica para hacerle un pedido a la Caproni de 32 unidades, subordinado al resultado positivo de una serie de pruebas. La más exigente de ellas es la realización de un vuelo de, al menos, una hora de duración a una altura no inferior a 1.500 metros y con un solo motor. Es ese pedido que se piensa sacar los ocho aparatos para la Aviación nacionalista, pero para los motores todo está por decidir. En el curso del año 1937 se estudia la posibilidad de utilizar el Hispano Suiza 12Y 21 que proporcionaba 960 CV a 3.600 metros de altura o los Gnôme Rhône 14 Krs que aportaba 870 CV a los 3.200 metros.

A propuesta de los españoles, la solución definitiva para el Caproni Ca.135 S ("tipo Spagna"), supuso el montaje de dos motores Fiat A.80 R.C.41 de 18 cilindros en doble estrella con una potencia de 1.000 CV a los 4.100 metros (los



Vilfrido di Aichelburg cadete piloto militar. El aparato es un Fiat BR.3, utilizado en la Escuela de pilotos para las clases de navegación.



El prototipo del Ca.135 (MM 299), en Taliedo con motores Isotta Fraschini Asso R.C.40 y hélices tripalas de paso variable.



Dos Caproni fotografiados en Alghero el 15 de agosto de 1938. En primer plano el nº 8. El color claro del plano de cola vertical, deriva y timones es previo a la aplicación de la Cruz de San Andrés antes de ser enviado a España (Foto G. Pontremoli via G. Bussi).



Un Ca.135 S en Alghero (Cerdeña) a fines de agosto de 1938. Antes de volar a España una dotación de técnicos y obreros de la Caproni trabajan para reforzar la estructura de cola del avión.



La primera página de "Fuerzas Aéreas" dedicada al bimotor de bombardeo Caproni Ca.135.

mismos que empleaba el bombardero Fiat BR.20) y de hélice metálica tripala Fiat Hamilton de paso variable en vuelo.

"Considerando que –como se puede leer en una carta de la DGCA del 11 de diciembre de 1937 dirigida al ministro del Aire, el mismo Benito Mussolini– que con el nuevo programa de trabajo se ha asignado a la Caproni de Taliedo la construcción de ocho Ca.135 a reintegro de los que han de cederse al gobierno español, se ruega a este Gabinete de querer precisar si la susodicha empresa deba tratar directamente con el gobierno español la cesión y el precio de los aparatos Ca.135 con motores A.80, o si dicha cesión sea efectuada directamente por parte de esta Administración".

La adopción de los nuevos motores y el incremento de los costes de producción supusieron un aumento del precio del avión: 1.528.900 liras por un solo ejemplar, lo que suponía 12.231.200 liras en total (las partidas principales que sirven para determinar el precio de un Ca.135 a principios de 1938 son 770.000 liras por la célula, 490.000 por dos motores Fiat A.80, 46.000 por la instrumentación, 137.000 por el armamento y 105.900 por la instalación del equipo de radio, iluminación, goniómetro y fotografía). El precio subirá aún.

En el curso del verano de 1937 se cierran definitivamente los contratos por tres grandes pedidos: 1) ocho S.79 y ocho S.81 por un valor de 37,5 millones de liras; 2) 60 CR.32 por 35 millones; 3) 16 S.79 y diez Ro.37bis por 40,2 millones. Se acordaron diversas modalidades de pago pero, para el Ministerio de Finanzas italiano estaba claro que "la entrega de los aviones no puede efectuarse sin la recepción de las cantidades de dinero al contado en el mismo momento de la entrega y la liberación de las obligaciones estipuladas para las cantidades aplazadas".

El retraso en el pago supuso que en noviembre se bloqueara el suministro de ocho S.79 después de que ya se hubieran enviado seis a España, provocando el resentimiento del gobierno de Burgos. Entonces la Regia Aeronautica se vuelve puntillosa en las cuentas: el 21 de noviembre resultan entregados materiales por valor de 64 millones de liras de los que tan sólo se habían pagado poco menos de 14,5 millones. En las siguientes semanas siguen los envíos y el monto "descubierto" se eleva conside-

rablemente: 90,5 millones el 16 de diciembre y unos 105 millones pocos días después, el 20 de diciembre.

Pero como la situación tiene un evidente matiz político, sobre el que pesa el papel del Ministerio de Asuntos Exteriores, las quejas de la administración aeronáutica no cierra, en principio, el envío de los aviones a España. Al contrario, de Burgos llega una ulterior petición de ocho aviones de reconocimiento marítimo Cant Z.506 y diez aparatos para las escuelas de vuelo: ocho Nardi FN.305 y dos Fiat CR.30 biplazas. Seguidamente se recibirá otra por 16 Ro.41 y seis CR.20 biplazas.

El creciente desfase entre la marcha de abastecimientos y los pagos dieron lugar a una crisis de las relaciones entre los dos gobiernos que abarca el periodo comprendido entre noviembre de 1937 y abril de 1938, lo que derivó en el bloqueo del envío de material hasta que no se llegara a nuevos acuerdos. Como estábamos diciendo, son también estas complejas relaciones —que se desenredan entre intereses políticos, industriales y comerciales— además de efectivas dificultades en la puesta a punto de los aviones, a retrasar el envío de los Caproni Ca.135 a España más allá de lo previsto. La consecuencia más evidente de este retraso la encontramos en un posterior incremento del precio de los bimotores: el 1 de abril de 1938 ya asciende a las 16.640.000 liras.

En febrero de 1938 se llevan a cabo en el aeropuerto de Linate los vuelos de prueba del Ca.135 S; bajo los mandos del piloto Antonio Chiodi y con una carga total de 9.563 Kg., el avión alcanza la velocidad de 339 Km/h al nivel del mar y de 403 Km/h a 4.500 metros de altura. Empleó 3'15" minutos para ascender a los 1.000 metros y 15 minutos para llegar a los 5.000.

Ahora se puede organizar la salida de la escuadrilla hacia España. Las tripulaciones provenían del 11° Stormo de Bombardeo de Ferrara, el único que tenía en servicio el Ca.135. Los bimotores portaban los números de construcción 4092 S (aparato n. 7), 4093 S (nº 5), 4094 S (nº 6), 4096 S (nº 4), 4097 S (nº 2), 4098 S (nº 1), 4100 S y 4329 S (nº 3).

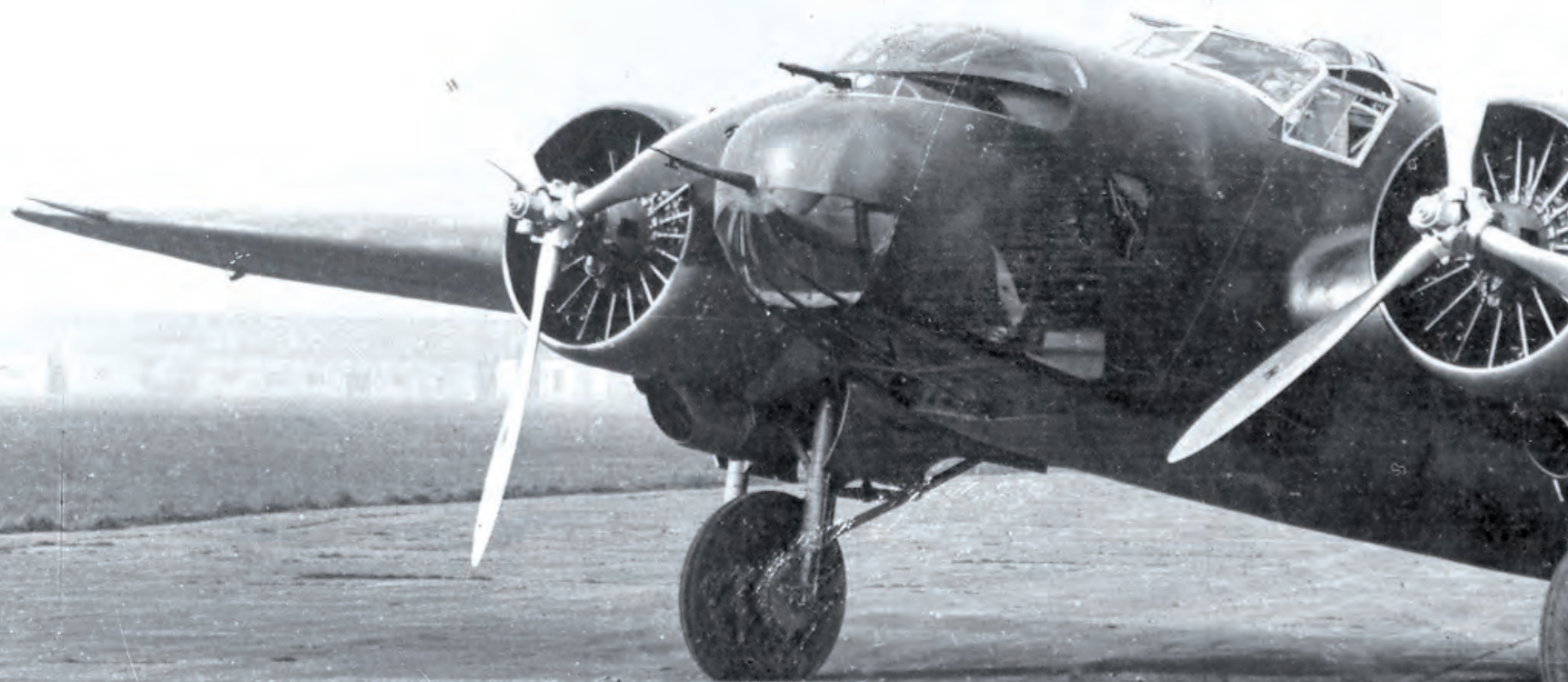
El mando de la misión se lo asigna al teniente coronel Antonino Serra; los jefes de tripulaciones son el capitán Luciano Orlandini (avión nº 1), el mayor Cesare Colangeli (nº 2), el capitán Luigi Scagliotti (nº 3), el teniente Athos Ammannato (nº 4), el capitán Vilfrido di Aichelburg (nº 5), el subteniente Lodovico Farinon (nº 6) y otros dos oficiales —probablemente el teniente Pietro Berardi y el subteniente Guelfo Aldrovandi— para los aviones restantes. Sin embargo, los problemas no han hecho más que comenzar.

El 26 de julio despegan siete bombardeos del aeródromo de Taliedo: uno se desvía y se queda inmovilizado en la pista. Los otros aviones prosiguen el vuelo, hacen escala en Bresso y reinician el viaje hasta el aeródromo de Guidonia, donde aterrizan poco después de las 13 horas. En la etapa siguiente la escuadrilla llega a Ciampino, donde otro Ca.135 sufre graves desperfectos en la estructura de cola debido a un mal aterrizaje. El traslado de la Lombardía al Lazio, poco menos que un vuelo de rutina, deja fuera de servicio a dos de los siete aviones, casi el 30% de la formación.

El ciclo de pruebas previsto en el programa previo al envío a España se suspende a la espera de que se reconstruya la plantilla prevista. Cuando llegan los reemplazos, los aviones se trasladan al aeródromo de Alghero, en Cerdeña. Durante el aterrizaje otro Ca.135 sufre daños en la parte posterior del fuselaje. Hay motivos para preocuparse: en el campo de batalla español, las condiciones de los campos de aterrizaje



El coronel Antonino Serra, nombrado inicialmente comandante de la escuadrilla Caproni Ca.135 destinada a España, en Sicilia durante la 2ª Guerra Mundial. Al principio de 1939 el entonces teniente coronel Serra estaba en el Estado Mayor de la Aviación Legionaria, responsable de la Sección Operaciones.



Lista de aviadores desaparecidos en el mar

Capitán piloto Luigi Scagliotti, jefe de tripulación
Capitán piloto Alfredo di Aichelburg, jefe de tripulación
Teniente piloto Pietro Berardi, jefe de tripulación
Subteniente piloto Guelfo Aldrovandi, segundo piloto
Brigada piloto Vincenzo Lotto, segundo piloto
Brigada Bruno Pallotta, segundo piloto
Sargento Mayor mecánico Luciano Cenerelli
Sargento Mayor radiotelegrafista Piero Gabrielli
Sargento Mayor mecánico Nicola Indrizzi
Sargento Mayor mecánico Almerico Landuzzi
Sargento Mayor radiotelegrafista Ferruccio Orgia
Sargento armero Guido Pasini
Aviador de primera radiotelegrafista Giuseppe Mortellaro
Aviador de primera mecánico Giovanni De Rosa
Aviador de primera armero Camillo Di Pasquantonio

A todos los pilotos se les concedió la Medalla de Plata al valor aeronáutico, mientras que a los especialistas se les otorgó la Medalla de Bronce al valor aeronáutico.



Algunos pilotos se retratan junto a un Ca.135 S durante los difíciles días de puesta a punto con vista a su traslado a España.

que les aguardan a estos bombarderos no serán mejores que las que han encontrado en sus propios aeródromos.

De Taliedo llega un equipo de mecánicos y técnicos que trabajan duramente a lo largo de 17 días en los seis aviones. Entretanto, llega un séptimo bombardero desde el continente. La espera se hace aburrida y envilecedora para los pilotos y los otros componentes de las tripulaciones. “Como podéis comprender –escribe el 28 agosto el capitán di Aichelburg a su familia– estamos aún en Alghero, donde permaneceremos unos 10 días. Tenemos que hacer las reparaciones a los aviones y estamos muy enojados”. En otra carta del 1 de septiembre les comunica: “Mañana saldremos, si Dios quiere, poniendo fin a esta espera que comienza a cansarnos lo indecible. En cuanto llegue os mandaré un telegrama o en cualquier caso os haré saber algo por el medio más rápido”. Y añade: “Lo último que se comenta es que tendré que regresar rápidamente para comenzar a volar en mi nuevo destino. Naturalmente deberé permanecer allí (en España) cerca de un mes, dado que los aviones han sido comprados por Franco y van destinados a pilotos españoles. Creo que a finales de septiembre, si no antes, estaré de vuelta de nuevo en Italia”.

Pero los días pasan, el vuelo sufre un nuevo retraso y el estado de ánimo de las tripulaciones es presa de la impaciencia e inquietud. Y ahora el teniente de Aichelburg lo transmite en sus cartas. “Nuestra partida se está convirtiendo en un mito –escribe el 5 de septiembre– probablemente saldremos dentro de 2 ó 3 días, a menos que no surja otro problema. Yo estoy bien, pero francamente estamos muy hartos de aguantar una situación así. No me he traído equipaje y por el momento debo salir adelante a lo mejor, con poca ropa interior y ninguna comodidad. En Alghero comienza a hacer frío y nosotros todavía tenemos el uniforme de verano. Nuestra vida es un aburrimiento



Un Caproni Ca.135 S en Linate, donde en febrero de 1938 se les efectuaron la pruebas de velocidad y altura con diversas combinaciones de carga.



Despliegue de bombarderos en el aeropuerto de Ferrara, probablemente en el verano de 1938. Entre los S.79 del 90° y del 104° Grupo se aprecian los Ca.135 del 11° Stormo B.T.

continuo: estamos todo el día en el campo sin hacer nada”. Después, en unas pocas líneas se desliza un presagio: “Olvidé os decir que mi equipaje se encuentra en el hotel Ferrara. Para cualquier eventualidad tenéis que saber con quién os tenéis que poner en contacto para tenerlo todo”.

El 9 de septiembre, por fin, se da la orden de partida. Los siete Ca.135 despegan de Alghero a las 8.30, se ponen en formación y se dirigen rumbo hacia Palma de Mallorca. A las 9 se encuentran sobre el mar abierto, a 4.000 metros de altura. Continúan lentamente hasta alcanzar la altura de crucero. El cielo es limpio, pero por poco tiempo. Rápidamente, delante de ellos se acumulan densos cúmulos de nubes que se elevan hasta más de los 7.000 metros. A las 9.40, cuando ha alcanzado su máximo techo —en torno a los 6.500 metros— la formación entra en las nubes. “Desde aquel momento nos perdimos —escribió el capitán Ammannato— no podíamos ver nada y en tal densidad de nubes se ha desarrollado nuestro destino”.

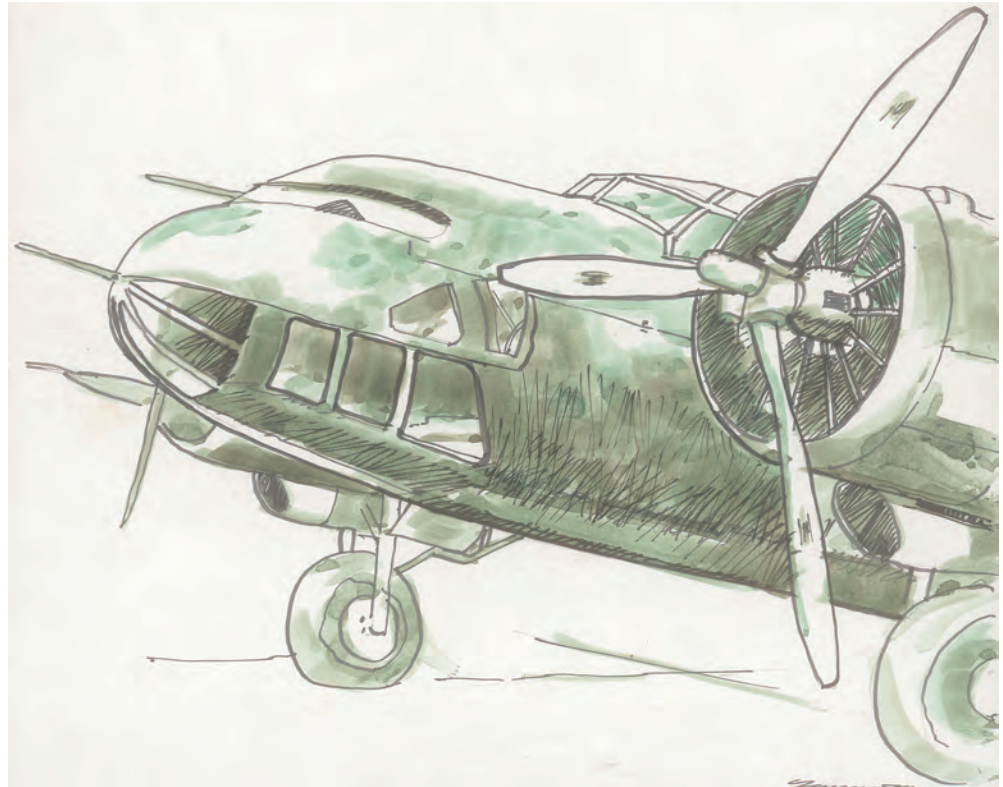
Dos Ca.135, entre los que se encuentra el avión del capitán Ammannato, invierten el rumbo y logran volver a Cerdeña, mientras que otros dos alcanzan la isla de Mallorca. Los otros tres Capronis restantes desaparecen en el mar con 15 hombres a bordo, las tripulaciones de los capitanes Scagliotti y di Aichelburg y del teniente Piero Berardi. En este momento, son pertinentes al menos dos preguntas: algo parecido les había ocurrido a los S.81 del coronel Ruggero Bonomi el 30 de julio 1936 al haber empen-

Aviano, 1941. Un Ca. 135bis en la línea de vuelo de la Escuela de Pilotaje de Bombardeo Terrestre, junto con Savoia S.79 y Cant Z.1007.





La meta del vuelo isla de Cerdeña-Mallorca: el aeropuerto de Son San Juan, en el que aparece un S.81 de la Aviación Legionaria de las Baleares el 7 de junio de 1937. Solo dos de los Ca.135 que salieron de Alghero llegaron a alcanzarlo.



El capitán Luigi Scagliotti, natural de Roma, jefe de tripulación en el vuelo del 9 de septiembre de 1938.

dido el largo vuelo hacia Marruecos sin disponer de la información necesaria sobre las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta ¿Es que la experiencia no les había enseñado nada? Si se ha encontrado delante el muro de nubes cuando se habían adentrado sobre el mar por no más de 40 minutos de vuelo, ¿por qué no se decidió regresar a la base de partida? La entrega de los aviones tiene un retraso de meses: otro corto aplazamiento no habría cambiado casi nada.

La noticia del desastre llega a la mesa de Mussolini a las 19 horas del mismo 9 de septiembre con el habitual informe cotidiano: "...resultaría que la formación había encontrado entre Cerdeña y las Baleares una zona de temporal y nubes que les han impedido a los pilotos mantener el contacto entre ellos". La búsqueda se puso en marcha de inmediato. Tomaron parte numerosos aviones de los escuadrones destacados en Cerdeña, así como los S.79 de la Aviación Legionaria de las Baleares. El primer avión en intervenir pertenece a la 10ª Escuadrilla, que sale de Son San Juan poco después de las 13 horas y regresa a la base al límite de su autonomía después de haber sobrevolado una amplia zona del mar a una altura de 700 metros. A las 13.45 sale otro aparato de la 19ª Escuadrilla, extendiendo ahora el campo de reconocimiento y manteniéndose a 2.500 metros. Al regreso, las tripu-



El rey de Bulgaria, Boris III, en el Centro Sperimentale de Guidonia con el Jefe del Estado Mayor de la Regia Aeronáutica general Giuseppe Valle. A la derecha, acompañado de algunos oficiales, el rey de Italia Vittorio Emanuele III. El avión del centro es un Caproni Ca.135, y en la parte posterior un SIAI Marchetti S.79 y un Fiat BR.20.

laciones dicen que no han visto nada. Dos días después son dos navíos de guerra italianos los que divisan unos restos a 60 millas al oeste de Oristano.

Al día siguiente, en Roma se intenta aclarar las razones de la tragedia. De inmediato, la Fiat ofrece su versión sobre los motores A.80. En una carta remitida al jefe del Gabinete, general Eraldo Ilari, los técnicos de la firma turinesa explican que la presión de 510 mm de mercurio que marcaba durante el vuelo en altura de los Caproni Ca.135 entraba dentro de los parámetros normales. A 6.500 metros, utilizando aire caliente a los carburadores como es preciso hacer en vuelos a larga distancia y en condiciones meteorológicas adversas, la presión de alimentación a 510 mm corresponde a una potencia de 630 CV, "más que suficiente para mantener en vuelo al avión".

La respuesta, sin embargo, proviene de una prueba en vuelo que simula las condiciones en las que se encontraban los Ca.135. Es enviado a Cerdeña el capitán Ammannato con su aparato, que va a realizar un vuelo a 6.500 metros con la misma carga que se llevaba el 9 de septiembre: los depósitos de combustible llenos (1.450 Kg.), 90 Kg de aceite, 250 Kg de equipaje, 300 Kg correspondientes al armamento y el equipo de radio, 350 Kg de zahorra para simular carga y otras dos personas a bordo.

Caproni Ca.135 S en Alghero en los primeros días de septiembre de 1938. La participación en la guerra de España hubiera debido facilitar la exportación de este bombardero.





El teniente Vilfrido di Aichelburg en Ferrara con un camarada, quizás su hermano Ulrico, en la primavera de 1938. Ascendido al grado de capitán el 15 de julio de ese año, una semana después de haber conseguido la habilitación para el pilotaje del Ca.135, era condecorado con una Cruz de Guerra y una Medalla de Plata al valor militar por las operaciones en África Oriental.



Una imagen del Caproni Ca.135 S.

“A la altura y con el cargamento mencionado anteriormente —escribe en su informe del 15 de septiembre el teniente coronel Pier Luigi Torre del 1° Centro Experimental de Guidonia— se ha podido constatar que el avión está muy cercano al techo práctico, resultando la velocidad de ascensión reducida en 0,5/0,8 metros por segundo”. En tales condiciones el aeroplano es poco estable y resulta particularmente difícil su control longitudinal tanto que, maniobrando el flettner del timón de profundidad, no se consigue equilibrar el aparato en vuelo horizontal. Las condiciones de navegación en vuelo instrumental, aun en zonas de aire caliente como durante la prueba, han resultado muy difíciles e imprecisas; supongo que en condiciones movidas serían prácticamente imposibles”.

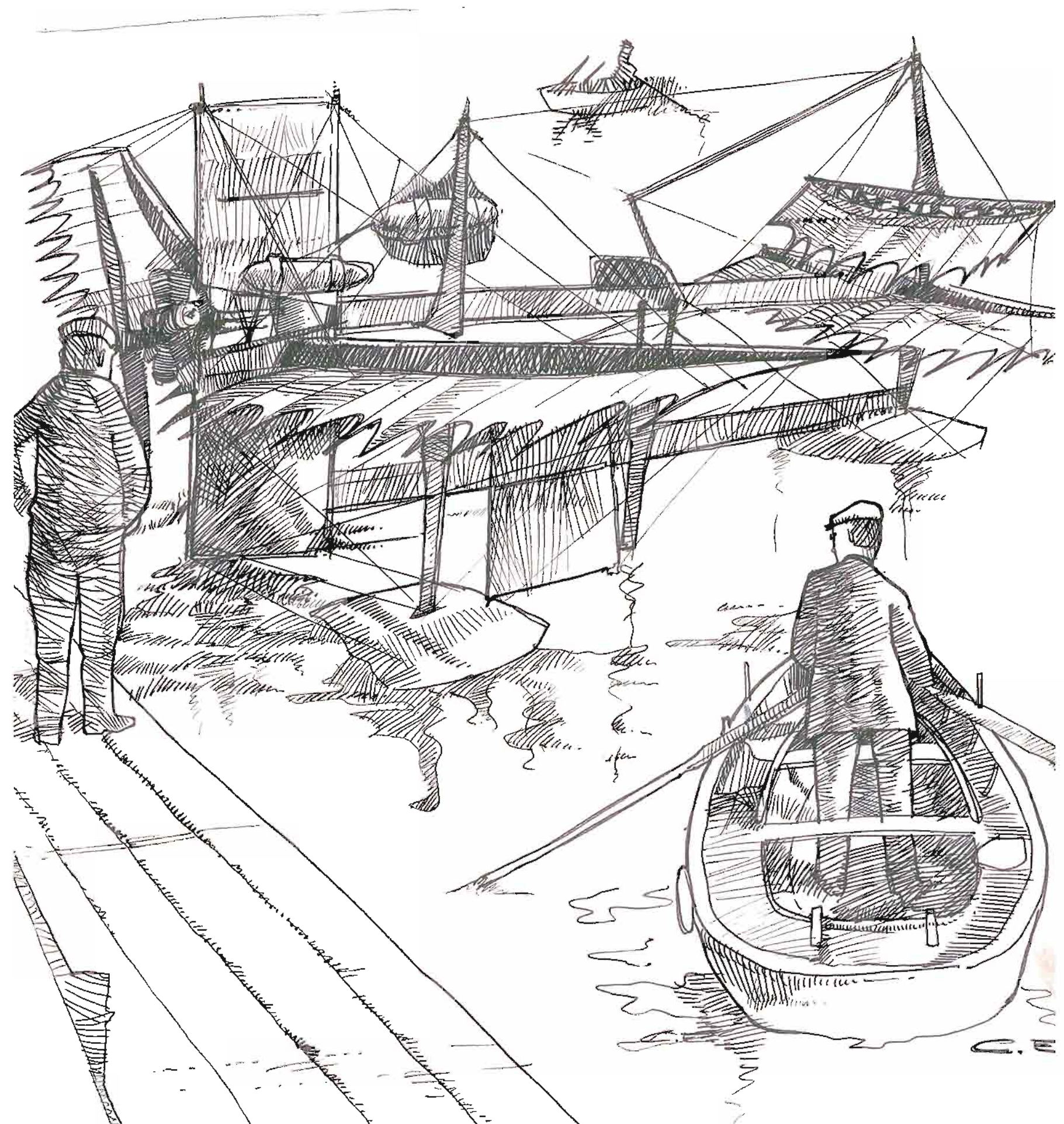
Para disipar las últimas dudas —y, sobre todo, para conocer a qué riesgos tendrían que enfrentarse las tripulaciones que volaran en el futuro en este tipo de aviones— el general Valle pide a la Caproni que mande a Guidonia el Ca.135 con los motores Isotta Fraschini Asso XI para repetir la prueba. En función del resultado, se formulan urgentes instrucciones cautelares al mando del 11° Stormo B.T. “para que durante el vuelo con los aviones Ca.135 se eviten el sobrepeso y también la máxima altura de vuelo”.

Aunque pueda resultar absurdo, el episodio de los “Caproni Ca.135 para España” todavía no está cerrado. El 17 de octubre de 1937 el capitán Ammannato escribe a la madre del capitán di Aichelburg: “Me encuentro todavía en Cerdeña, en Alghero, siempre a la espera de salir hacia España con el tristemente célebre Ca.135. Ya son tres los meses que me encuentro de viaje para esta desagradable expedición y por ahora no hay ninguna perspectiva de salida o regreso. Parece que se han olvidado de nosotros”.

Repatriados al final del conflicto los dos aviones que llegaron a España, a los cinco Ca.135 S supervivientes se les asignó el código MM (matrícula militar) del 21841 al 21845. Dados de baja del empleo bélico, cuatro fueron distribuidos en las Escuelas de vuelo de polimotores donde finalizaron una carrera no muy brillante.

Nota: El autor quiere agradecer a la Familia di Aichelburg, Carlos Lázaro Ávila, Alfredo Logoluso, Roberto Gentili y Gianandrea Bussi la ayuda recibida para la realización de esta investigación.







La finalidad de **AERODPLANO** es publicar aquellos trabajos de investigación que merecen ser divulgados y conocidos por todos los interesados en estos temas. Es una publicación de historia de la Aviación, bien documentada y al servicio de la verdad histórica.

CUPON DE RESPUESTA

Cortar o fotocopiar el cupón y enviar a:
Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica
 C/ Princesa 88, bajo. 28008 Madrid
 Tfno.: (91) 550 39 10 - (91) 550 39 16

Nombre
 Apellidos
 Domicilio
 Localidad Provincia

- Suscripción Aeroplano7,21 € unidad
- Número suelto.....9,62 €
- Extranjero.....9,62 € + gastos de envío

**Pedidos contra reembolso (+ gastos de envío)
 Venta directa en el mismo Instituto**

Libros editados por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica

