

VIII LA AVIACION DURANTE LA II REPUBLICA

El tejer y destejer de Azaña

LOS cinco años y tres meses que transcurrieron entre la proclamación de la II República y el comienzo de la Guerra Civil fueron para la aeronáutica de intenso desarrollo, particularmente en el aspecto técnico. Muchos de los progresos alcanzados en la década anterior pasaron de la fase de experimentación a la de explotación, dando nacimiento a la que podría llamarse edad de oro del avión a hélice.

Las líneas aéreas comerciales crecían en número y capacidad y eran servidas por aviones de características cada vez más avanzadas. La época de los grandes vuelos daba fin, al hacerse cotidianos, pero aún se hicieron algunos notables, como la vuelta al mundo en ocho días —realizada durante los últimos de junio y primeros de julio de 1931 por los norteamericanos Wiley Post y Harold Gatty, a los que acompañó una gran publicidad— y el protagonizado por los españoles Barberán y Collar.

El gobierno provisional de la República, en cuyo programa figuraban en lugar muy destacado las reformas militares, actuó sin dilación en el campo de la aeronáutica y las medidas correctoras no tardaron en producirse. Por decretos de 15 de abril cesaba en la Dirección de Aeronáutica el general Lombarte, se nombraba para ese cargo al comandante Ramón Franco Bahamonde y se disponía la vuelta al servicio de Aviación de todos los que hubieran sido dados de baja en él por su participación en la rebelión de 15 de diciembre de 1930, que previamente se habían beneficiado del decreto de Amnistía promulgado simultáneamente al nacimiento oficial del nuevo régimen.

Regresaban todos los que entonces pasaron a la situación de procesado o disponible y sustituían en los mandos a los que en aquella ocasión los ocuparon. El comandante Ángel Pastor fue nombrado director de los Servicios de Material; el comandante José Legórburu, jefe de las Escuelas Tácticas y los comandantes Felipe Díaz Sandino, Tomás Barrón Ramos de Sotomayor, Apolinar Sáenz de Buruaga y Luis Romero Bassart de los batallones 1.º, 2.º, 3.º y 4.º

Cinco días más tarde el general Kindelán era destituido de sus cargos de vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica y director general de Navegación y Transportes Aéreos y le relevaba el comandante Luis Riaño Herrero, que no permanecería mucho tiempo en el cargo, por pasar al gabinete militar del ministro de la Guerra, don Manuel Azaña. Le sustituyó el capitán Arturo Alvarez Buylla y Godino.

Para entonces, y por órdenes ministeriales de 18 de abril, ya se habían reintegrado al Servicio todos los oficiales que habían sido apartados de él después de la revuelta de Cuatro Vientos y por otras de esa misma fecha y 27 de abril sufrían ese mismo destino los que en aquella ocasión se opusieron a la rebelión. Desaparecían así del Servicio los tenientes coroneles Alfonso Bayo, Luis Gonzalo, José Aymat, Joaquín González Gallarza, Tárсило de Ugarte y Guillermo Delgado Brackenbury y buen número de comandantes, capitanes y tenientes, a los que se unían los coroneles Carlos Bernal y Abilio Barbero, los de mayor graduación después de Kindelán. De esta forma se produjo un cambio casi total de los cuadros de mando de la aeronáutica, tanto militar como civil, esta última regida antes y después por aviadores castrenses.

Estos, que en número muy considerable habían recibido al nuevo régimen con alegría y esperanza, depositaron en él una confianza prácticamente ilimitada, convencidos de que, finalmente, sus aspiraciones iban a convertirse en realidad. Estas favorables expectativas parecieron confirmarse el 22 de abril, día en el que sendos decretos del gobierno provisional restablecían la Jefatura del Servicio de Aviación y disponían que el personal de la disuelta escala del Arma sería el único competente para mandar las unidades aéreas, aunque se volvía al criterio tradicional y esa función recaería en aquel a quien correspondiera *'con arreglo a sus empleos y antigüedad en el Ejército'* y no en el de mayor categoría aeronáutica. La jefatura de Aviación, vacante desde que la dejó Bayo, recayó en el comandante Ángel Pastor Velasco que, en realidad, dirigió toda la Aeronáutica, pues Franco andaba metido en actividades políticas que le distraían casi totalmente, a la vez que le restaban autoridad y prestigio. Su participación en las revueltas revolucionarias de signo anarco-sindicalista que culminaron con los incidentes de junio en el aeródromo de Tablada, marcaron la que le quedaba y el 26 de ese mismo mes fue cesado, salvándole del procesamiento su condición de diputado electo por Barcelona para las Cortes Constituyentes. Estos hechos, que relajaron la disciplina en las unidades y crearon tensiones entre sus componentes, dificultarían posteriormente la profundización en la nueva estructura que se pensaba dar a la Aviación y que en gran parte se frustró.

Como preludio a las medidas que en este sentido se querían tomar, un decreto de 13 de mayo anulaba todas las disposiciones sobre aeronáutica tomadas después del 15 de diciembre de 1930 y se volvía a la organización de 1926, sin más variación que mantener la supresión de la escala



El comandante Tomás Barrón R. de Sotomayor tuvo un papel positivo con ocasión de los desórdenes provocados en Tablada por el comandante Franco en junio de 1931. Desde finales de aquel año hasta su fallecimiento en 1934 mandó la Escuadra nº 2.

del Servicio y, por consiguiente, de las categorías aeronáuticas. En cumplimiento de esta norma legal, el 18 de mayo se restableció la Jefatura de Servicio de Aeronáutica y la Comandancia exenta de Ingenieros. Dos días más tarde se dispuso que pasaran a depender del nuevo ministerio de Comunicaciones el Consejo Superior de Aeronáutica y la dirección general de Navegación y Transportes Aéreos, hasta entonces órganos de la Presidencia del Gobierno y nivel en el que se coordinaban todas las actividades aéreas.

La fisonomía que Azaña hubiera deseado dar a la aviación castrense se puso de manifiesto el 25 de mayo, fecha en que fijó la estructura definitiva del 'Ejército activo permanente de la Península e islas adyacentes'. En él cada una de las ocho divisiones orgánicas con que contaría dispondría de una escuadrilla de aviación de reconocimiento y de una unidad de aerostación. En los niveles superiores orgánicos y figurando como tropas de Cuerpo de Ejército y Ejército, habría las escuadrillas de caza y bombardeo que se dispusiera y un regimiento de aerostación en el que se integrarían las unidades de esta especialidad de las divisiones orgánicas, a efectos de administración e instrucción. Eran unas medidas que parecían alejar toda posibilidad de una aviación independiente y que sintonizaban más con el espíritu de Berenguer que con el de Kindelán.

Lo que aparecía muy claro era la definitiva separación de los Servicios de Aviación y Aerostación, que rompían los tenues lazos que aún mantenían. Este último se disolvía en el seno del renacido regimiento que heredó el derecho al

uso del estandarte que al desaparecido servicio se otorgó el 22 de septiembre de 1922, y aquél quedó a la espera de que se decidiera sobre su futuro.

Este pareció quedar despejado al promulgarse el decreto de 26 de junio que creaba el Cuerpo General de Aviación y anunciaba la inmediata organización de los servicios técnicos aeronáuticos y de la reserva civil de Aviación.

Por fin nacía una corporación exclusivamente aeronáutica en la que se integrarían todos los aviadores, que abandonarían sus escalas de procedencia para constituir una nueva sin los defectos de la dualidad. Para crear la inicial se escalafonarían por orden de empleo y antigüedad todos los oficiales particulares en posesión de los títulos de piloto y observador, dándose opción a los que sólo tuvieran uno de ellos para obtener el que les faltaba. A los procedentes de las escalas de reserva se les facilitaría la adquisición de los conocimientos y diplomas necesarios para figurar en ella y para reclutar a la oficialidad que la nutriría, posteriormente se ordenaba la creación de una Academia especial a la que se daría acceso a los aviadores de complemento.

Las categorías en la novísima corporación serían las mismas que en la vieja escala del Servicio: alumno aviador, oficial aviador, jefe de escuadrilla, jefe de grupo, jefe de escuadra y jefe de base. Se restablecía el uniforme especial de Aviación, pero en otra forma y color: sería azul marino y muy parecido al reglamentario en la Armada. El régimen de ascensos que se establecía era el de la antigüedad, pero durante el primer año se podrían proveer por elección hasta el 25 por 100 de las vacantes de oficial, jefe de escuadrilla y grupo y la totalidad de las de jefe de escuadra o base.

Continuarían existiendo observadores del Ejército y de la Armada, pero éstos sólo estarían afectos a las unidades aéreas, en concepto de agregados, en ocasión de campaña, maniobras o prácticas periódicas reglamentarias.

Al consumarse la definitiva y total separación de los Servicios de Aviación y Aerostación se suprimía la Jefatura Superior de Aeronáutica y pasaban a la de Aviación la Oficina de Mando, el negociado de Contabilidad y los restantes organismos afectos al desaparecido. A un nivel superior, pero sin función de mando, se creaba una cuarta Inspección General del Ejército, a cargo de un General de División, que tendría, en lo que atañe a la aviación independiente, las mismas atribuciones que los otros tres sobre las divisiones orgánicas y las fuerzas militares de Marruecos.

Al Jefe Superior de Aviación, en dependencia directa con el ministro de la Guerra, se le atribuía el mando de las tropas y servicios del Cuerpo. Contaría para su ejercicio con: Oficina de mando; Junta técnica —órgano superior consultivo, presidido por él y compuesta por una comisión permanente, una asesora y secretaria—; negociados de Contabilidad, Instrucción, Cartografía, Protección de vuelo, Armamento, Transportes, Paracaídas, Servicio sanitario y Fotografía, y Comandancia exenta de Ingenieros.

Dependerían directamente de él los Jefes de los Servicios de Instrucción y de Material, de los que el primero tendría a su cargo la Academia del Arma, la Escuela de especialistas, las enseñanzas tácticas y técnicas de vuelo y observación, los cursos de oficiales y el despacho de los asuntos

bibliográficos, de información, correspondencia técnica y redacción de memorias, y el de Material, los talleres y parques, la inspección de las fábricas y las pruebas de admisión, selección, compra y recepción de aviones y equipos.

Las Fuerzas Aéreas se dividían en Aviación independiente y Aviación divisionaria o de cooperación, de las que la primera dispondría de escuadras de bombardeo nocturno, diurno y caza, que se distribuirían entre Sevilla, León, Madrid y Zaragoza.

La Aviación de cooperación estaría compuesta por una escuadra mixta de dos grupos de reconocimiento y uno de bombardeo nocturno y otra de caza, con tres grupos. De los de reconocimiento, uno reuniría a las escuadrillas divisionarias y el otro a las de Cuerpo del Ejército.

La organización definitiva quedó determinada por la orden circular de 14 de noviembre de 1931, que dejó establecidas las fuerzas aéreas de la Península como sigue:

Escuadra núm. 1.—Afecta a la 3.^a Inspección General del Ejército. Getafe.

Grupo de caza núm. 11. Getafe. Dos escuadrillas de *Nieuport 52*.

Grupo de reconocimiento 21. León. Tres escuadrillas de *Breguet 19*, afectas a las divisiones orgánicas VI, VII y VIII.

Grupo de reconocimiento estratégico núm. 31. Getafe. Dos escuadrillas de *Breguet 19*.

Escuadra núm. 2.—Sevilla. Afecta a la 1.^a Inspección General del Ejército.

Grupo núm. 12. Sevilla. Dos escuadrillas de *Nieuport 52*.

Grupo de reconocimiento núm. 22. Sevilla. Tres escuadrillas de *Loring R.III*, afectas a la divisiones orgánicas I y II y a la división de Caballería.

Escuadra núm. 3.—Barcelona. Afecta a la 2.^a Inspección General del Ejército.

Grupo de caza núm. 13. Barcelona. Dos escuadrillas de *Nieuport*.

Grupo de reconocimiento núm. 23. Logroño. Tres escuadrillas de *Breguet 19*, afectas a las divisiones orgánicas III, IV y V.

Grupo independiente de hidroaviones núm. 6. Los Alcázares, con dos escuadrillas de *Dornier Wal*.



En esta nueva organización, el avión básico de caza era el *Nieuport 52*.



ANGEL PASTOR VELASCO
(1887/1958)

ANGEL Pastor Velasco nació en Villena (Alicante). En septiembre de 1902 ingresó en la Academia de Artillería, de la que salió como primer teniente en julio de 1907. Tras varios destinos, algunos en África, ascendió a capitán en julio de 1913 incorporándose el 1 de septiembre al curso de pilotos militares. Piloto de segunda en Alcalá el 29 del mismo mes sobre *Maurice Farman*, fue destinado al nuevo Aeródromo de Arcila, Marruecos, en enero de 1914, realizando ya allí las pruebas de piloto superior. Pastor permaneció en Arcila, donde compaginó sus servicios con el estudio del árabe, hasta agosto de 1917, mandando el aeródromo y la escuadrilla.

A fines de agosto de 1917, Pastor se incorporó como piloto al nuevo aeródromo de Tablada, Sevilla, en el que sufrió un grave accidente de vuelo, resultando con doble fractura de fémur izquierdo y otras heridas y quemaduras. Hospitalizado hasta mayo de 1919, Pastor conservó para siempre una característica cojera, pero no desistió de volver a volar. En febrero de 1920 fue destinado como jefe al aeródromo de Tablada, una de las cinco escuelas usadas aquel año para instruir la famosa promoción grande. En julio de 1922, Pastor volvió

a Marruecos, tomando el mando del Primer Grupo de Escuadrillas y aeródromo de Tetuán, destino que desempeñó hasta fines de octubre de 1923.

De nuevo en Tablada, ascendió a comandante en abril de 1924 y en verano se hizo cargo de los Talleres. Al crearse en 1926 la Escala de Aviación fue clasificado jefe de grupo. En 1927 fue ascendido a jefe de escuadra y nombrado jefe de la Oficina de Mando de Aeronáutica en el Ministerio de la Guerra. En enero de 1928 fue nombrado jefe de Parque y Fabricación y en 1930 director accidental de Material. En diciembre tomó parte en la fallida sublevación de Cuatro Vientos, escapando al extranjero, de donde regresó al proclamarse la II República. Por decreto del 22 de abril de 1931 fue nombrado jefe del Servicio de Aviación, en cuyo puesto expuso y defendió brillantemente los principios básicos de la doctrina aérea. Ascendió a teniente coronel, en octubre de 1934 Pastor pasó aquel mismo mes agregado a la dirección general de Aeronáutica. Tras unos meses en la I Inspección General del Ejército (1935-36), fue nombrado otra vez jefe de la Oficina de Mando, en cuyo puesto permaneció al iniciarse la Guerra Civil.

No existiendo jefe de Aviación, Pastor fue la única cabeza del Arma en el desbarajuste inicial. En agosto fue ascendido a coronel y en septiembre lo nombraron subsecretario del Aire. En marzo de 1937, tras una comisión en París para comprar material, Pastor, según parece, dimitió, siendo sustituido por Camacho. En junio de aquel año fue nombrado subsecretario de Armamento, destino efímero, pues en agosto pasó a la Comisión Técnica Española en París, encargado de nuevo de la adquisición de material para Aviación.

Con independencia de estas unidades peninsulares, las Fuerzas Aéreas de Marruecos quedaron compuestas por un grupo de reconocimiento con dos escuadrillas de *R.III*—una en Tetuán y la otra repartida entre los aeródromos de Larache y Nador— y una escuadrilla de hidroaviones en Atalayón, destacada del grupo núm. 6. Las 28 escuadrillas de Kindelán quedaban reducidas a 23, se suprimían los aeródromos de Granada y Burgos y el material no se renovaba.

El decreto de 26 de junio se completó con otro de 8 de julio en el que se dieron normas para la confección de la escala inicial del Cuerpo General de Aviación. Se adoptó un criterio mixto en el que se valoraba la antigüedad en el servicio y en aviación y se concedía una ventaja especial a quienes hubieran contraído méritos extraordinarios en Aeronáutica.

A cada aspirante de los que figuraron en la Escala del Servicio en 1926 se le otorgaba una puntuación igual al número de años que hubiera estado en activo desde su promoción a alférez y a la cifra resultante se le sumaba otra igual al producto de los servidos en aviación multiplicado por 1,5. Una vez formada la escala, los ascendidos por méritos de guerra contraídos durante estos años se beneficiarían de un avance del 10 por 100 del total de los de su empleo y, en reconocimiento a sus excepcionales servicios, se concedía uno del 20 por 100 al comandante Franco y a los capitanes Ruiz de Alda, Jiménez e Iglesias y del 15 por 100 al comandante Eduardo González Gallarza y a los capitanes Rodríguez y Haya. Los oficiales que ingresaron con posterioridad se colocarían a continuación de los últimos clasificados, por orden riguroso de promoción y puntuación de sus cursos de piloto y observador.

Estos dos decretos suscitaron una fuerte polémica interior y las resistencias que encontraron fueron tan grandes que, sin ser derogados, quedaron inoperantes. Según cuenta Azaña en sus memorias, se manifestaron opuestos a la creación del Cuerpo General de Aviación oficiales tan significados como Legórburu, Spencer, Riaño, Ortiz, Burguete, Sandino, Collar y el propio Pastor, lo que unido a las actividades revolucionarias de muchos de ellos, que irritaron a los hombres que se movían en el entorno del ministro, hizo exclamar a uno de éstos, el capitán de Artillería Arturo Menéndez, también aviador: Había que *'echarlos a todos'*. De esta forma se desperdició una ocasión inigualable y se tenía que volver a empezar; de lo dispuesto sólo se salvó la Jefatura de Aviación y el uniforme azul.

Sin embargo, Azaña seguía en la idea de crear el Arma de Aviación como quinta del Ejército y así se dispuso en la ley de 12 de diciembre de 1932, que regulaba el reclutamiento de la oficialidad. Antes, el 3 de febrero se había suprimido la Junta Técnica del Servicio de Aviación, que fue sustituida por una nueva, denominada Junta Asesora de Aviación Militar, presidida por el Jefe de Aviación y de la que formaban parte los de la escuadra núm. 1, de los servicios de Material e Instrucción y de la Oficina de Mando, actuando como secretario un oficial destinado en este último organismo.

La ley decía en su artículo 2.º que las armas del Ejército serían Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros y Aviación; anunciaba que el gobierno *'procederá a organizar el Arma de Aviación conforme a las necesidades de la defensa nacional'* y volvía a mencionar al centro en que se formarían los componentes del Arma diciendo: *'el ingreso en la Academia de Aviación será objeto de disposiciones especiales'*.

Estas jamás se publicarían y la suerte reservada a la parte de la ley de reclutamiento de la oficialidad referente a Aviación fue la misma que la de los decretos que la precedieron. La acuciante necesidad de estructurar a las fuerzas aéreas quedaba una vez más en espera de mejor ocasión.

Esta pareció presentarse en la ley de presupuestos para 1933 en la que se habilitaban créditos para crear un órgano administrativo común a toda la Aeronáutica. En cumplimiento de lo prevenido, Azaña presentó y defendió en las Cortes un proyecto para constituir la Dirección

General de Aeronáutica. Dijo: *'La reforma que se hace ahora y que está en curso, consiste en separar del Ejército la Aviación Militar, y de la Marina la Aviación Naval, y fundirlas en una sola organización que es la Aeronáutica Nacional'*. En su opinión se iría de la nada a la unidad, pero aclaró: *'El primer programa de dotación de la aviación marcial española cuesta 150 millones de pesetas, y como yo no he perdido el juicio, no puedo venir aquí a pedir que voteis 150 millones para comprar aviones, y no hay aviones porque falta dinero para comprarlos'*. Era una tarea que dejaba para quienes vinieran después y desearan dotar a España de la defensa que necesitaba y que, a su parecer, se reducía a modernizar y equipar debidamente a la aviación y a la marina.

Estas demoradas intenciones dejaban a la aviación en una situación un poco peor a como estaba, que, según él, era la nada: *'No hay más que personal lleno de virtudes y buenos deseos'*. Sin embargo, algo era, y aún mucho, lo que se pretendía. El decreto de creación de la Dirección General de Aeronáutica apareció el 6 de abril de 1933 y las funciones que se le encomendaban eran las que anteriormente cumplían la Dirección General de Aeronáutica Civil —que había sustituido a la anterior de Aviación y Transportes Aéreos y que desaparecería—, la jefatura de Aviación Militar, la dirección de Aeronáutica Naval y el Servicio Meteorológico Nacional, hasta entonces órgano del Instituto Geográfico y Catastral.

El director general, en dependencia directa del presidente del Gobierno, tendría el mando superior de las fuerzas aéreas; la inspección de la instrucción del personal de aeronáutica, tanto civil como militar; la dirección del tráfico aéreo; el servicio técnico e industrial de aeronáutica; la administración de todas las ramas de la aviación y todas las restantes misiones de los organismos desaparecidos, salvos las de la aerostación que serían competencia del Cuerpo de Ingenieros

La Dirección General se estructuraba en una Secretaría, las jefaturas de las Unidades aéreas y de Instrucción; las secciones de Tráfico aéreo, Servicios técnicos e industriales y Contabilidad y presupuestos. Renacía el Consejo Superior de Aeronáutica, presidido por el jefe del Gobierno, del que formarían parte los de los Estados Mayores Centrales del Ejército y la Armada, el subsecretario de Comunicaciones, el director general de Aeronáutica y un secretario.

Las Fuerzas Aéreas quedarían constituidas por la Armada Aérea, la Aviación de la Defensa Aérea y las aviaciones de Cooperación con el Ejército y la Marina. La organización de la Armada Aérea se demoraba hasta después de que las aviaciones de Cooperación y de Defensa dispusieran de los medios necesarios y la Aviación de Defensa hasta que el Ejército contara con los elementos terrestres precisos para la Defensa Contra Aeronaves. La de Cooperación con el Ejército se compondría de los elementos aéreos que ya formaban parte de las divisiones orgánicas y de los que se crearán. La de cooperación naval radicaría en las Bases principales de la Armada y se completaría con las unidades a bordo que se dispusiera.

Todas estas fracciones formarían una única aviación y serían intercambiables cuando el Consejo Superior de Aeronáutica lo considerara necesario.

Esta importante disposición, que en lo doctrinal seguía casi al pie de la letra las ideas expuestas años antes por Martínez Campos y Mateo Mille, tuvo el mismo destino que todas las anteriores de Azaña en materia de aviación. Quedó olvidada e incumplida.

Por añadidura, durante su mando Aviación no nutrió sus cuadros y, por lo tanto, se empobreció de personal cualificado. No se convocó ninguna promoción de pilotos militares y únicamente recibieron esta titulación los que cumplieron el ciclo iniciado en tiempos de Kindelán y Balmes. La Escuela de CEA de Albacete quedó sin quehacer al finalizar el cuarto curso de transformación. La sección de Guadalajara se disolvió y pasó a ser aeródromo civil y la escuela de pilotaje de Alcalá de Henares cambió su nombre por el de Escuela de Vuelo y Combate desde mediados de 1932. Todavía recibieron instrucción de vuelo en los dos años siguientes algunos marinos, pero la práctica totalidad de su actividad se dedicaría a efectuar cursos avanzados de vuelo sin visibilidad y polimotores.

La Escuadra de Instrucción desapareció, sustituida por las escuadrillas Y.1 e Y.2, dotadas con *Breguet 19* y que se afectaron a las Escuelas de Observadores y Mecánicos de Cuatro Vientos y a la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, que siguieron funcionando.

El material de vuelo tampoco se renovó. El *Avro 504 K* fue dado de baja en las escuelas y en ellas continuaron en servicio los *DH 9*. En diciembre de 1933 se compraron cuatro *DH 82 Tiger Moth*, a los que seguirían otros doce *DH.60 Moth Major* al año siguiente. También entraron en servicio por esta época los Hispano-Suiza E.30 de transformación. Las restantes adquisiciones fueron muy escasas. En 1933 se pidieron a CASA una última serie de 20 *Breguet 19* y el *Súper TR*, que se asignó a Barberán y Collar para su vuelo directo a Cuba. La Hispano-Suiza de Guadalajara recibió el encargo de construir algunos *Nieuport 52* y varios monoplanos de entrenamiento del modelo nacional E.30 y todas las restantes compras se limitaron a un trimotor *Fokker F.VIIB-3m* que se adquirió en Holanda; a otros tres aparatos de este tipo que construyó AISA, la empresa que heredó la anterior *Loring* y un autogiro *La Cierva C.19Mk-IV*.

Los Servicios de Material heredaron la organización de tiempos de Kindelán y en ellos se integraron tanto la rama de Servicios técnicos como la de Parques y talleres, pero dichas ramas se independizaron hacia 1934, quedando en la Jefatura de Material el Parque Central de Cuatro Vientos y los parques regionales de León, Sevilla y Los Alcázares. Los Servicios técnicos se encargaron de: investigación, experimentación en tierra y vuelo, estudios y proyectos de prototipos, inspección de fabricación, recepción y nacionalización, junta técnica y comisión de homologación y equipo.

La Aeronáutica naval y la Aerostación hasta junio de 1934.

A los dos meses y medio de proclamarse la República cesó en la Sección y Dirección de la Aeronáutica Naval el contralmirante Castro y la vacante la cubrió interinamente el capitán de fragata Pablo Hermida —que había asistido como observador naval al curso de mandos

de unidades tácticas aéreas en 1927— hasta que fue nombrado en enero de 1932 el capitán de navío Ramón Fontela, que permaneció en su puesto solamente hasta el verano, en que fue sustituido por el capitán de fragata Fabián Montojo, aunque volvería a ocupar ese cargo en noviembre de 1933.

Durante esos años la Aviación Naval perdió los dos buques que tradicionalmente habían estado ligados a ella. El viejo e inválido crucero *Río de la Plata* fue remolcado en junio de 1931 desde su habitual posición en el contradique del puerto de Barcelona hasta Cartagena, para ser desarmado y desguazado, y el *Dédalo*, tras las maniobras navales de junio de 1934, también quedó internado en el arsenal de esa base naval y dejó definitivamente de prestar servicios como estación transporte de Aeronáutica Naval.

Sin embargo, el plan aeronaval de 1927 siguió su curso y en ese tiempo aumentaron considerablemente el número de pilotos y aviones de la Marina. Su personal siguió efectuando los cursos de pilotaje elemental en la escuela de la CEA en Albacete, de la que fueron sus únicos y últimos alumnos desde que terminaron su instrucción los de la 4.^a promoción de Aviación Militar. Entonces quedaron en Los Llanos los de las promociones 7.^a y 8.^a y algunos subalternos de la Armada. En el primer semestre de 1933 los diez alumnos de la 9.^a promoción se hicieron observadores en Aviación Militar y en julio empezaron el curso de observación naval en Barcelona, para volver en septiembre a Alcalá de Henares donde, al igual que los últimos pilotos de marinería, recibirían instrucción para la obtención del título elemental. En 1934 terminaron el curso de observadores navales y en 1935 el de hidroaviones.

Buena falta harían para operar el material de vuelo que se iba adquiriendo.

A las unidades existentes en abril de 1931 —patrulla del polígono de tiro Janer y escuadrilla de caza— se fueron sumando los primeros *Do-Wal* y *Savoia S-62* fabricados en Cádiz y Barcelona (en el contradique) y en el verano de 1932 ya estaba operativa la primera escuadrilla de reconocimiento y a primeros de 1933, la escuadrilla de bombardeo.

Las tres participaron en las maniobras navales que se efectuaron en aguas de Baleares y Los Alfaques en 1933 y 1934.

La escuadrilla de caza, que seguía con los ancianos "*Martinsyde*" y de *F.4* —a los que se añadió, al menos, un biplaza *F.6*—, se trasladó desde El Prat a San Javier a finales de 1931. San Javier fue asimismo la base de los *S.62* y *Do-Wal* y de la escuadrilla de adiestramiento, que se equipó con aviones terrestres *Hispano E.30*, usados para transformación desde 1933.

Como aparato de escuela de hidros continuó usándose el *Macchi M.18AR*, en producción hasta 1936 en los talleres de la Aeronáutica Naval, que se encargaban, asimismo, del mantenimiento de todos los medios aeronavales. Estuvieron dirigidos estos talleres por el capitán de corbeta Montís, hasta su muerte en accidente en junio de 1933, transitoriamente por el teniente de navío Guitián y luego por el capitán de corbeta Núñez. Tanto Montís como Núñez eran titulados de ingeniería aeronáutica en París; los que vendrían en periodos posteriores serían ya titulados de la Escuela Superior Aerotécnica de Cuatro Vientos.

En el verano de 1931 se realizaron en Gran Bretaña ensayos comparativos entre el *Vickers Vildebeest* y el *Blackburn Ripon Mk.IV*, para seleccionar entre ellos el que sería avión torpedero anfibia de la Marina. Se eligió al primero, al que se dotó con el motor español Hispano-Suiza y se compró en 1932 un primer ejemplar, a la vez que se daba de baja al último *Blackburn*. Algo después se importó un segundo avión que llegó despiezado a la factoría de CASA, donde se procedería a su montaje y a la fabricación de una serie de 25, pero ello sería más adelante. La Marina recibió en 1933, además de los E.30, una avioneta CASA.

Separada definitivamente de la Aviación, la Aerostación militar siguió su lánguida vida de decadencia jalonada por algunos hechos brillantes, protagonizados por los que aún conservaban su fe en el futuro de globos y dirigibles. El 17 de agosto de 1932 el comandante Martínez Sanz, el capitán Prados y el teniente Dann realizaron un notable vuelo de prácticas, al recorrer los 300 kilómetros que separan la localidad alavesa de Mendivil del polígono de Guadalajara, y el 3 de junio de 1934 se realiza en éste la última ascensión libre. El 8 de febrero del año anterior moría en acto de servicio el jefe de la Escuela de Observadores, comandante de Estado Mayor Enrique Ruiz Fornells, miembro de una larga y distinguida familia de militares; dicha Escuela se había independizado del Regimiento de Aerostación en marzo de 1932.

La Sección de Aerostación Naval, que se había trasladado a San Javier por Real Orden de 17 de marzo de 1930, participa en los festivales aéreos de Barajas de 1932 y 1933.

En 1934 se celebrarían todavía ascensiones de globos libres de la Marina desde Flix, donde tenía una fábrica de gas, y este año los aerostatos navales participan por última vez en la copa Gordon-Bennet.

La sublevación de Sanjurjo

DESDE el mismo día del advenimiento de la República venían produciéndose en España una serie de perturbaciones del orden público que adquirirían cada vez mayor virulencia. Las dificultades sociales, producto en parte de la crisis económica mundial, y las tensiones políticas que originaron, propiciaron el nacimiento de una creciente actividad conspiratoria con la que revivía el endémico espíritu de facción que acompañó a la vida nacional desde la guerra de la Independencia. Apenas se había proclamado el nuevo régimen cuando empezaron a surgir focos levantiscos de distinto y aún contrapuesto matiz.

Los anarco-sindicalistas protagonizaron levantamientos revolucionarios en la primavera y diciembre de 1931, enero de 1932 y en el invierno 1932/1933, que obligaron a participar a fuerzas militares; pero solamente intervino la aviación con ocasión de la insurrección del general Sanjurjo en Sevilla el 10 de agosto de 1932. Fracasada en Madrid la sublevación del general Barrera y momentáneamente triunfante la de Sanjurjo en la capital hispalense, Azaña tomó las siguientes decisiones: *'Voy a acometerlos por tierra, por aire y por agua. Ya he hablado con Marina para que una*

escuadrilla de torpederos remonte el Guadalquivir, también me suministra Marina hidroaviones; he dado a Sandino el mando de una escuadrilla de aviones que saldrá hoy por la mañana de Cuatro Vientos sobre Sevilla, he enviado órdenes a Valencia, Alicante, Cádiz, Algeciras y Ceuta, para que hoy mismo se pongan en marcha, antes del mediodía, diversas fuerzas. De Madrid saldrán otras, mañana estarán concentrados en Córdoba 14 batallones y 48 piezas de artillería. El paso a Madrid se les cortará por mucho empuje que tengan y le he dicho a Ruiz Fornells que sacándolos de Asturias, León, Zamora y Valladolid concentre entre 8 y 109 batallones en Extremadura, por si se les ocurre seguir otro camino y, en todo caso, cortarles el de Portugal. Doy el mando de las fuerzas que van sobre Sevilla por Córdoba a Ruiz Trillo'.

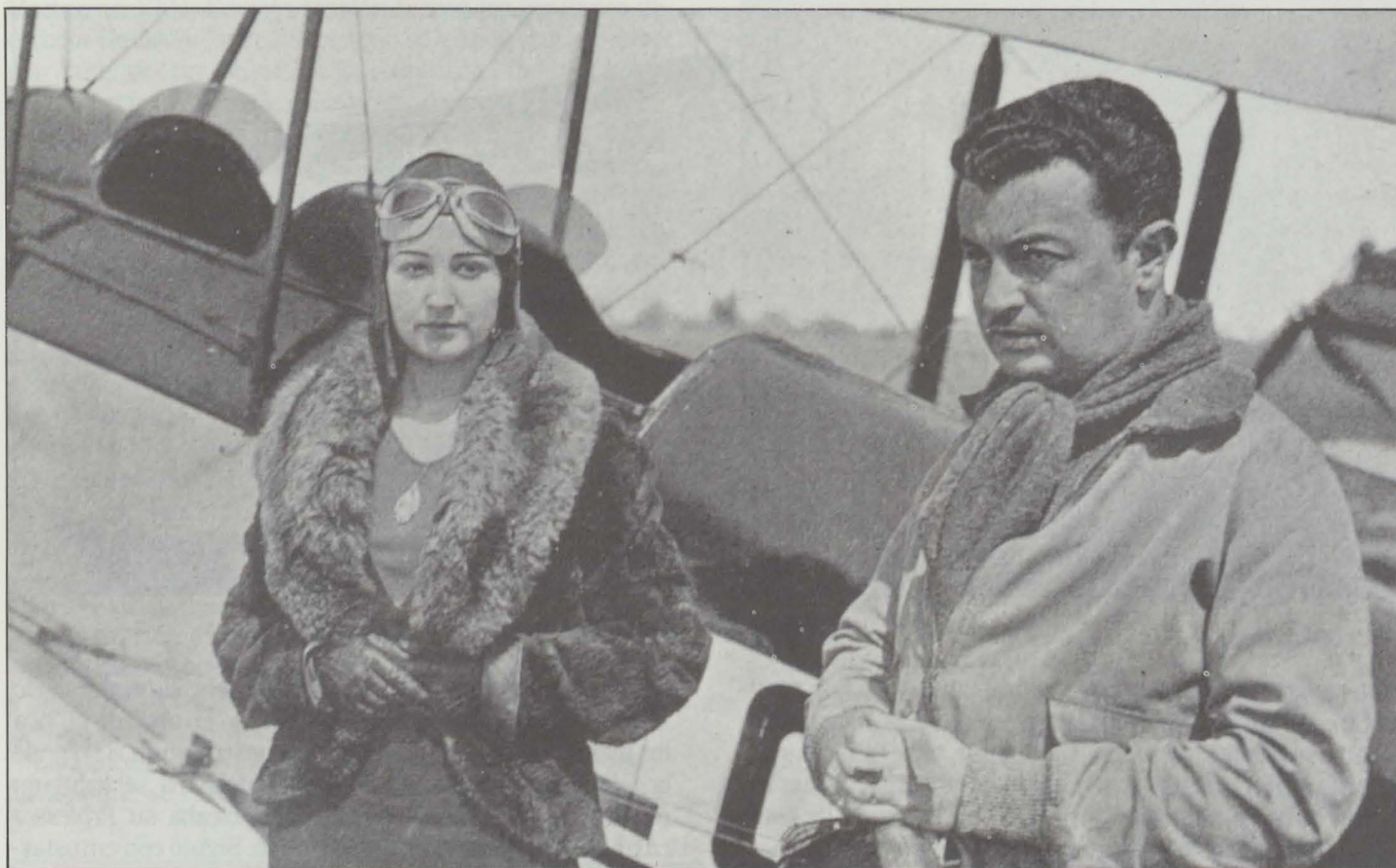
En cumplimiento de estas resoluciones se efectuaron dos fuertes concentraciones de tropas. La de Ruiz Trillo y la del general Balmes, que tomó la dirección de las concentradas en Cádiz, procedentes en gran medida de Marruecos. Por lo que respecta a aviación, Pastor, jefe superior, ordenó que 3 escuadrillas de la 1.^a Escuadra con base en Cuatro Vientos salieran hacia Daimiel, mientras Aeronáutica Naval envió una de hidros *Savoia* que despegó de Barcelona con destino a Cádiz, vía Cartagena. Tomó el mando de todas ellas el comandante Sandino y no llegaron a actuar, pues Sanjurjo abandonó la partida aquella tarde.

La Aeronáutica civil durante el primer bienio republicano

COMO en épocas precedentes, la aviación civil siguió en íntimo contacto con la militar a pesar de que hubieran desaparecido los órganos que coordinaban sus actividades. Cuando se suprimió el fugaz ministerio de Comunicaciones, la dirección general de Navegación y Transportes Aéreos que desde junio de 1931 había cambiado su nombre por el de dirección general de Aeronáutica Civil, pasó a integrarse en 1932 en el ministerio de la Gobernación, como parte de la subsecretaría de Comunicaciones que en él creó. Siguió regida por el capitán Alvarez Buylla y se desprendió de algunos servicios radicados en Cataluña que, en cumplimiento de lo establecido en el estatuto de autonomía, pasaron a la Generalidad, donde se nombró para dirigirlos al activo y veterano piloto civil José Canudas Busquets.

Las escuelas civiles que funcionaron en estos años eran prácticamente las mismas de los últimos de la Monarquía, aunque no tardarían en pasar por una aguda crisis. En 1932 y al darse por finalizados los contratos que tenía con el Ejército y la Armada, la CEA cerró la de Los Llanos de Albacete después de 8 años de intensa actividad, durante los que se hicieron en ella unos 350 pilotos, en su inmensa mayoría militares y la misma suerte padeció la *Estremera*, del Aero Club de España y que también cerró hacia 1932. Siguieron su vida activa las del Aero Club de Andalucía, la Escuela de Aviación de Barcelona y las nuevas que abrió *Progreso* con centros en Getafe y El Prat naval, y la promocionada por el Aero *Popular* de Cuatro Vientos.

La aviación deportiva y de turismo, que en 1930 se había reforzado con la adquisición de una veintena de avionetas,



También en España la mujer comienza a interesarse por la aviación. En la foto, miss Cataluña, señorita Gaby Rigoberto recibe su bautismo del aire volando con Xuclá, en agosto de 1933.

conservó en 1931 el nivel alcanzado, para descender fuertemente en 1932, año en el que las compras se redujeron a unas doce, sin que la situación mejorara en los años siguientes. Las populares avionetas británicas, especialmente la *Moth*, siguieron gozando de la máxima aceptación aunque no tardarían en tener que luchar con la competencia de las avionetas nacionales CASA y Loring.

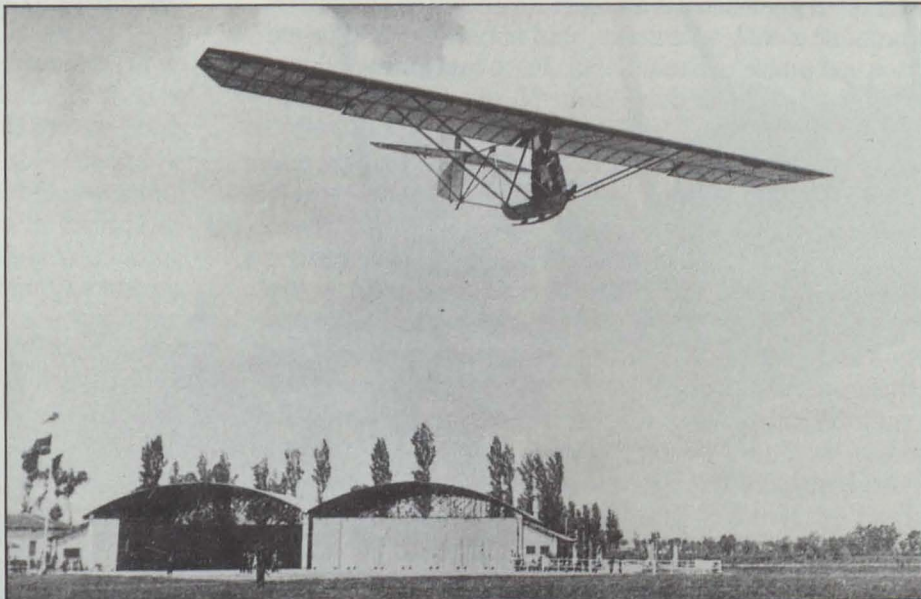
A pesar de este considerable descenso en el número de avionetas disponibles, los clubs filiales del RACE aumentaron notablemente; a los de Andalucía y Cataluña, que cobraron pujanza, se sumaron los de Aragón, Málaga, Huesca, Sabadell, Valencia, Santiago de Compostela, Granada, Cádiz, Baleares, Reus, Huelva, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y algunos más. Destacaron por su dinamismo los de Málaga y Valencia, que fundaron sendas escuelas de pilotaje.

Las competiciones deportivas volvieron a estar al orden del día y atrajeron particularmente la atención del público las vueltas turísticas a España de 1931 y 1933 y varios *Rallies*. Fueron numerosos los festivales aéreos celebrados en distintas localidades españolas y estas actividades culminaron con los grandes vuelos realizados por Fernando Rein Loring.

Muy conocido en los medios aeronáuticos, Rein Loring —sobrino de Jorge Loring, el fundador de *Talleres Loring*, que más tarde se transformarían en *Aeronáutica Industrial*, S. A.— era piloto desde 1924, perteneció a la aviación militar durante cuatro años y en ella participó activamente en la guerra de Marruecos, para luego pasar a la Compañía de Fotogrametría Aérea (CEFTA), en la que redondeó una



En Granada, María Pilar Losada participa en la fundación del Aero Club granadino.



José Luis Albarrán fue uno de los pioneros del vuelo sin motor en España. A la derecha, un planeador de entonces en vuelo.

gran experiencia. Con ella, y con el apoyo de Loring y Barrón, se lanzó a la aventura de repetir la hazaña de Gallarza y Loriga, pero en solitario y a bordo de una avioneta tipo *Loring E-II* de las proyectadas por Eduardo Barrón para enseñanza y turismo. Con la ayuda de éste modificó su avioneta para aumentar su radio de acción, la bautizó con el nombre de *La Pepa* e inició su viaje desde el aeródromo Loring el 24 de abril de 1932. Su vuelo no fue fácil. Se sucedieron las averías en un aparato poco apto para la empresa, pero todas ellas fueron superadas y Reín alcanzó su destino en julio, después de recorrer más de 15.000 kilómetros.

La Pepa se había comportado dignamente, pero no era un avión de *raid*. Reín decidió intentar de nuevo su aventura con un avión mejor. Compró una avioneta británica *Comper Swift* a la que bautizó en el aeródromo de Noaín con el nombre de *Ciudad de Manila* y el 18 de marzo de 1933 despegaba de Getafe para repetir la hazaña. En este caso la realización práctica del vuelo se apartó muy poco de la proyectada, a pesar de que el mal tiempo le hizo perder varias jornadas en Indochina. Las 11 etapas previstas se transformaron en 12 y la ambición de efectuarlas en ese número de días tuvo que ceder y subir a 24. Los 10 días de obligada detención en Thakek fueron los culpables. Pero el triunfo había sido completo y el aviador, con su recorrido de 15.000 kilómetros en 82 horas y 40 minutos de vuelo, a una velocidad media de 182 kilómetros por hora, señaló una marca que figuraría entre las más destacadas de las realizadas con avión ligero.

Otra faceta de la aviación deportiva que logró un apreciable desarrollo fue la del vuelo sin motor. Iniciada en Cataluña cuando la Monarquía declinaba, se extendió rápidamente por todo el territorio nacional. Los más entusiastas fueron los estudiantes y los más madrugadores los miembros del *Aero Popular* y los alumnos de la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, ambos activos desde 1931.

Su animador e instructor fue el suboficial José Luis Albarrán, uno de los militares que hicieron el curso de

vuelos sin motor en Alemania. A él se debe el primer vuelo térmico registrado en España; lo efectuó en abril de 1932 a los mandos de un velero *Professor*, construido en el taller de la CEA, en Albacete. Una semana después se salvó en paracaídas cuando el avión que remolcaba su *Professor* entró en barrena, matándose el piloto. Siguió con entusiasmo su tarea pero la suerte no le sería propicia y el 30 de mayo murió en Granada cuando pilotaba un planeador elemental tipo *Zoling*. Fue la segunda víctima española en esta especialidad; el mismo mes había fallecido Zabalza al precipitarse contra el suelo en Jaca.

La semilla lanzada por los estudiantes de ingeniería industrial prendió en sus compañeros de la Escuela Superior Aeronáutica, que en noviembre de 1932 fundaron la *Sociedad de Vuelos sin Motor del Centro*, siendo 32 el número de grupos que practicaban o intentaban practicar el vuelo a vela. Como consecuencia inevitable de esta demanda creciente, la construcción de planeadores y veleros recibió un cierto impulso. Muchos de ellos fueron proyectados y realizados por los propios alumnos. Los ingenieros aeronáuticos Arranz y Guinea diseñaron el planeador *Cypa 14* que fue muy empleado; los socios del *Huesca Aero Club* construyeron un velero del modelo alemán *Espenlaub* y los alumnos de industriales idearon un aparato original al que llamaron *Velero Ingeniero Industrial*. Como corresponde a una actividad en fase de iniciación, en este tiempo sólo se concedieron títulos de las categorías A y B, de vuelo planeado.

En lo que respecta a la aerostación deportiva en 1930 no se registra presencia española en la copa *Gordon-Bennett*, que en 1931 no se celebró. Nuestro país estuvo representado en la edición de 1932 por el globo *14 de Abril*, producto de los talleres de la base de San Javier, y estrenado en el festival aeronáutico de Barajas, conmemorativo de la proclamación de la República. Se inició la prueba en Basilea y tripularon el esférico el capitán de corbeta Núñez y el teniente de navío Carrasco, que lograron el quinto puesto después de recorrer 1.143 kilómetros con aterrizaje en Varsovia, ciudad a la que volverían los aerostatos de la

Marina en 1934. En esta ocasión fueron los capitanes de corbeta Guillén y Jaúregui, pero no se les permitió elevarse por falta de un requisito burocrático. Fue la última comparecencia española en la afamada copa.

En las líneas aéreas comerciales la llegada de la República supondría la nacionalización de la empresa monopolizadora del servicio. De momento los cambios se limitaron al nombramiento del capitán Rexach, que se había distinguido por su fervor republicano, como delegado inspector del Estado en la compañía CLASSA, que siguió explotando las líneas Madrid-Barcelona y Madrid-Sevilla; sustituyó al capitán de navío Cardona. Gómez Lucía continuó en la gerencia y José María Ansaldo cesó temporalmente como jefe de pilotos. Aquel año de 1931 no hubo línea veraniega a Francia, ni funcionó el enlace con Canarias.

La nueva orientación comenzaría a manifestarse con la ley de 23 de septiembre, aprobada por las Cortes Constituyentes, que declaraba nulo el contrato del Estado con CLASSA. Una orden posterior en cinco días a la promulgación de la ley determinó que la empresa se regiría por administración directa. Para ello se nombró una comisión gestora que se incautó de sus bienes, pagó a los accionistas y sustituyó al Consejo de Administración, que presidía el general Sanjurjo, y que fue disuelto.

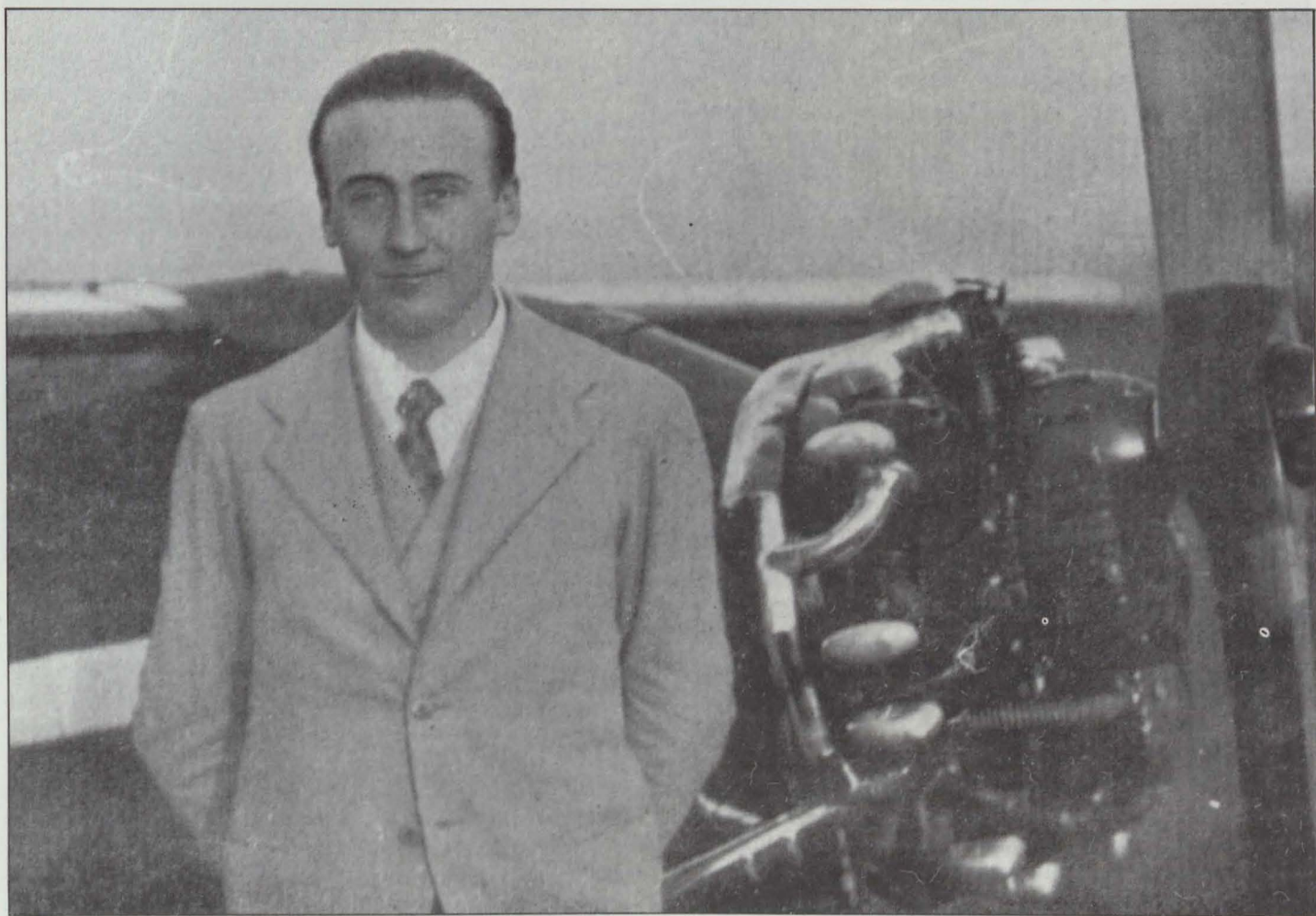
Esta medida fue un primer paso para la total nacionalización, que se consumó por la ley de 8 de abril de 1932.



También el vuelo sin motor atrae a la mujer. Carmen Ruiz se dispone a volar en un planeador en noviembre de 1933.

CLASSA desaparecía y nacía una compañía totalmente estatal: Líneas Aéreas Postales Españolas LAPE, de la que se nombró presidente al comandante de Aviación e ingeniero aeronáutico Vicente Roa Miranda.

El traspaso de funciones se dio por finalizado a principios de 1933 y se realizó a lo largo de un proceso evolutivo sin ruptura. Casi todo el personal directivo de CLASSA siguió en sus puestos. Gómez Lucía continuó en el desempeño de



Fernando Rein Loring había repetido el vuelo a Manila de la patrulla Elcano, en 1932 y en 1933. El primero lo realizó con una avioneta Loring E.II, "La Pepa", que por entonces fue el último modelo original fabricado por la que más tarde sería AISA.



Un avión "De Havilland" DH 89 A "Dragón Rapide" de la compañía LAPE.

su cometido e incluso Ansaldo volvió a ser jefe de pilotos. El cambio se redujo prácticamente al de titularidad de la propiedad, que de bancos, entidades e inversionistas privados pasó al Estado. La nueva sociedad siguió con los mismos aviones, que conservaron idénticas matrículas y número de flota y, para marcar más el sentido de continuidad en su funcionamiento, los que se adquirieron con posterioridad siguieron la numeración establecida, sin más alteración que la de omitir el número 13, según Gómez Lucía "a petición de alguien de la Compañía".

Tampoco cambiaron las cosas en orden a la renovación del material y los aviones *Fokkers F.VIIb-3m* continuaron siendo los preferidos. A finales de 1933 se compraron tres aviones más de este tipo, sin otra variación que la de dotarles de motores *Serval*, más potentes que los anteriores *Lynx* y *Wright*. La red de LAPE durante 1932 y 1933 se limitaba a las líneas Madrid-Barcelona y Madrid-Sevilla, que ya explotaba CLASSA, pero en 1934 comenzó a expandirse. En marzo de ese año se reanudó la línea a Canarias y en septiembre se inauguró el servicio Madrid-Valencia.

Las compañías extranjeras que operaban en España, siguieron siendo prácticamente las mismas: *Aeropostale*, que en agosto de 1933 pasó a llamarse *Air France*, mantuvo el enlace Toulouse-Dakar, con escalas en la Península y en el Sahara español; *Lufthansa*, que ya volaba a Barcelona desde 1928, comenzó en febrero de 1934 a operar su línea postal transatlántica que tenía su final en la costa oriental del Océano en el aeropuerto de Bathurst, en Gambia, y hacía escalas en Sevilla y Gando; los italianos cubrieron su línea de hidros a Barcelona, a partir de 1934, con trimotores de doble canoa *Savoia S.66*, que hacían tres vuelos de ida y vuelta a la semana; fue una novedad el que la compañía belga *Sabena* acordara en 1932 hacer escala en Los Alcázares, en su recorrido hacia el Congo Belga.

Los últimos grandes vuelos de la Aviación Militar española

DESPUES de haber logrado las marcas de velocidad en circuito cerrado, Haya y Rodríguez idearon una nueva aventura. Se trataba, según Angel Pastor, entonces al frente de Aviación, de: "Realizar un viaje científico para el progreso de la navegación aérea. Cubrir la

distancia entre nuestra patria y sus posesiones más alejadas, en un solo vuelo. Demostrar las posibilidades de la aeronáutica nacional. Conservar nuestro prestigio entre los indígenas de Guinea que se sentirán así más cerca de la metrópoli".

La idea no era nueva, en 1926 quisieron llevarla a efecto el inevitable Barberán y González Gil, pero la falta del avión adecuado demoró la realización del vuelo hasta que Cipriano Rodríguez y Carlos de Haya se decidieron a llevarla a cabo con su *Breguet 19 Gran Raid* número 71.

Después de una preparación concienzuda despegaron de Tablada el 24 de diciembre de 1931 y tras pasar la Nochebuena en el aire y superar todas las dificultades que suponían sobrevolar "las atormentadas cumbres del Atlas, el inmenso y desconocido Sahara y la obsesionante selva del Níger", Haya y Rodríguez tomaron tierra en una superficie medianamente acondicionada en las proximidades de Bata, a las trece horas y cincuenta y dos minutos del día de Navidad, habiendo recorrido 4.312 kilómetros en veintisiete horas y once minutos de vuelo a una velocidad de 158 kilómetros por hora.

Emilio Herrera comentó: "Como español estoy satisfechísimo del vuelo de Rodríguez y de Haya. Merecen toda clase de elogios por los momentos difíciles que han tenido que afrontar. Por fortuna tuvieron el acierto de elegir la fecha exacta para realizar el viaje con las mejores posibilidades de éxito".

Al año siguiente, Mariano Barberán, que seguía al frente de la Escuela de Observadores y continuaba ambicionando realizar algún vuelo al que era acreedor por sus excepcionales condiciones de navegante, proyectó uno realmente audaz.



CARLOS DE HAYA
GONZALEZ

CONCUÑADO de Morato, Carlos de Haya era en muchos aspectos una personalidad antagónica a la suya. Serio, de gran estatura, destacó por un esfuerzo constante, consecuente a su férrea voluntad. Plusmarquista mundial de varias pruebas de vuelo en circuito cerrado, con Cipriano Rodríguez de compañero, e inventor del instrumento llamado "integral de vuelo" en los años 30, en julio de 1936 se fugó de

Málaga para incorporarse a Sevilla, donde estaba destinado.

Con el "DC-2" capturado en Tablada se vincula intensamente al Puente Aéreo del Estrecho, tarea que simultanea con bombardeos nocturnos a gran distancia y con el ejercicio de la jefatura de operaciones de la Aviación del Sur.

Piloto de Franco después, logra hacer compatible este cargo con el abastecimiento sistemático al Santuario de la Cabeza. En marzo de 1937 organiza la 1.ª Escuadrilla nocturna de "Ju-52", con la que se luce de nuevo en la primavera y verano, especialmente en la batalla de Belchite. Disgustado por no conseguir el mando de un grupo "Ju-52", abandonó la Escuadra número 1, pasó agregado al grupo de caza "As de Bastos" y en él halló la muerte el 21 de febrero de 1938.

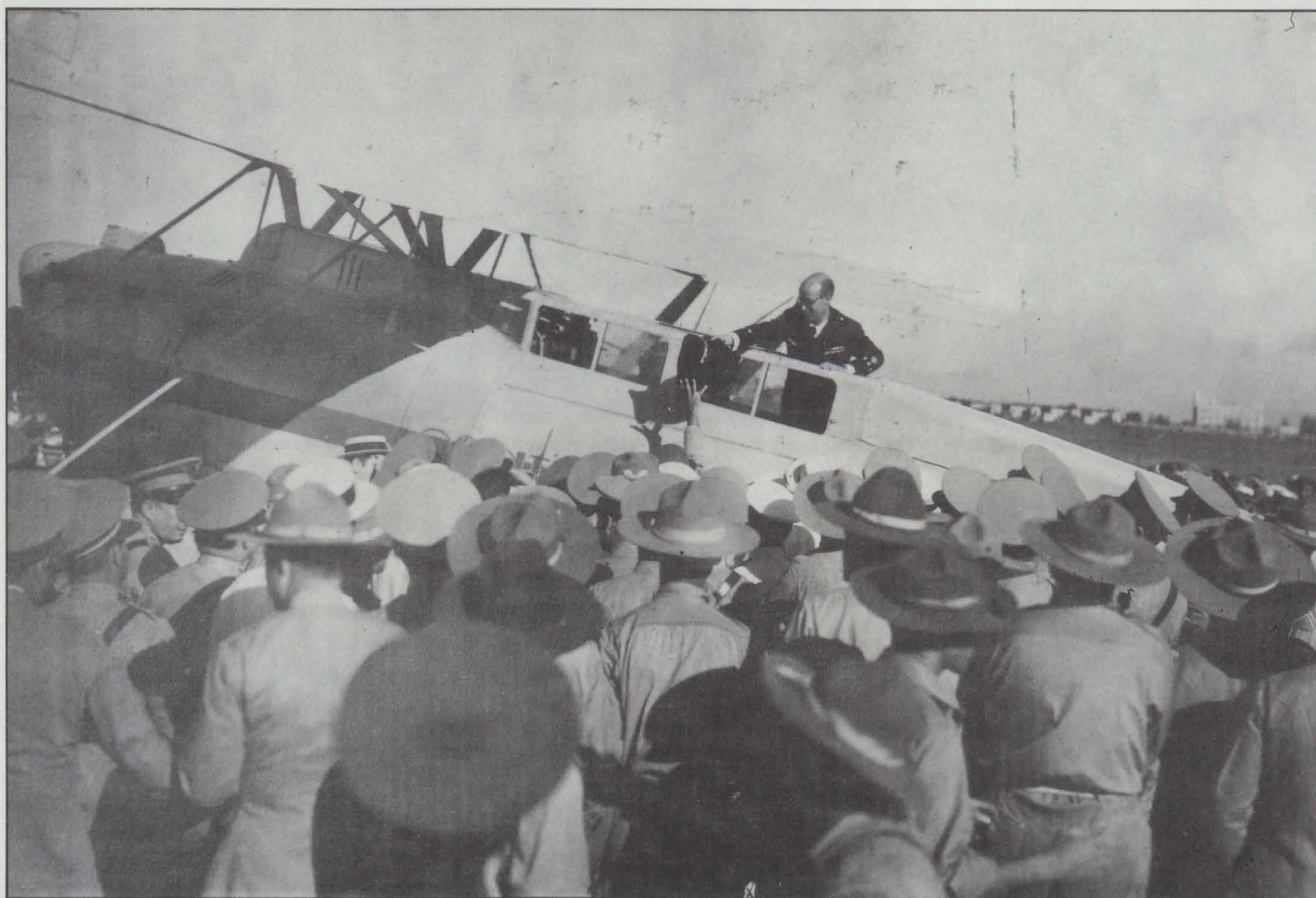
Con más de 300 servicios de guerra en los 19 meses que pudo combatir, voló en guerra 40 horas mensuales, promedio sólo superado ligeramente por Salas. Fue condecorado a título póstumo con la Laureada y la Medalla Militar y se le concedió un ascenso por méritos de guerra.

Ir hasta Méjico. Su prestigio era muy sólido incluso fuera de nuestras fronteras y todos le sabían capacitado para cualquier empresa. Hasta entonces a él se habían debido los estudios preliminares de casi todos los grandes vuelos realizados por sus compañeros y siempre una u otra adversa circunstancia le había impedido cosechar los laureles del triunfo. Para su nueva oportunidad estudió concienzudamente la posibilidad de volar sin escala hasta las Antillas en un *Breguet* de los construidos en España. Se trataba de comprobar si era factible abrir una nueva ruta aérea hacia América por un espacio jamás sobrevolado y fuera de la beneficiosa influencia de los alisios. Seleccionó como ruta más favorable la de Sevilla, Madeira, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba, y conseguida la

Para acompañarle como piloto se eligió al teniente Enrique Collar, número 1 del primer curso de Aviación, procedente del arma de Caballería y especialmente dotado para un vuelo de tan difíciles características.

Una vez que el avión estuvo listo se le dio el nombre de *Cuatro Vientos* y se le sometió a diversas pruebas entre las que figuraron varios vuelos nocturnos en Albacete y Getafe; uno a Cabo Juby y otro a Las Palmas y finalmente fue trasladado a Sevilla, lugar designado para la partida. Llevaba el número 195 de fabricación y su coste se elevó a 80.000 pesetas.

En las primeras horas del 10 de octubre de 1933 el aparato despegó de Tablada y a las catorce horas y treinta minutos, hora local cubana, del día siguiente, Barberán y



El capitán Barberán se dispone a descender del "Cuatro Vientos" a su llegada a Cuba.

debida autorización del Gobierno, se dedicó a una preparación meticulosa de la empresa. Llegó a la conclusión de que con el avión *Breguet 19 Super Gran Raid* que se puso a su disposición y que fue especialmente diseñado y fabricado para la ocasión, tenía muy escasas posibilidades de llegar hasta La Habana, pero las suficientes para alcanzar Cuba en su región oriental. Únicamente si los vientos le fueran especialmente favorables tendría la posibilidad de llegar a la capital de la gran Antilla y de ahí que la ejecución exigiera una absoluta exactitud. No fijó por tanto el punto exacto de aterrizaje en Cuba que, según las circunstancias, podría ser la soñada capital o Guantánamo.

Collar sobrevolaban Guantánamo después de un viaje cronométricamente preciso y meticulosamente atendido a la ruta proyectada. Hora y media más tarde, sin gasolina en el depósito y obligados por el mal tiempo, tomaban tierra en Camagüey, después de cuarenta horas de vuelo y de haber recorrido sin escalas 7.895 kilómetros por una ruta absolutamente inédita y prácticamente en su totalidad sobre el Océano. Al día siguiente siguieron vuelo a La Habana, donde llegaron escoltados por cuatro aviones militares cubanos, siendo recibidos por una multitud delirante. Según un periodista: "Si la salida de Camagüey fue algo emocionante, la llegada a La Habana ha sido algo apoteósico".



Todos los actos a que asistieron Barberán y Collar durante su estancia en La Habana dieron lugar a homenajes apoteósicos de una multitud entusiasta.



**MARIANO BARBERÁN
TROS DE ILARDUYA
(1895-1933)**

NATURAL de Guadalajara, salió de teniente de Ingenieros en 1917. Tras breve destino en Melilla, hizo el curso de observadores de aeroplano en 1918-19, sirviendo a continuación en Tetuán y Arcila varios meses. De nuevo en Aviación a fines de 1921, llegó a Melilla en marzo de 1922 con la Segunda Escuadrilla Bristol. Inmediatamente destacó por su temple y competencia, llegando a mandar la Primera

Escuadrilla Bristol de enero a julio de 1923, a pesar de no ser piloto, y recibiendo la Medalla Militar individual.

Se hizo piloto en 1923-24, siendo nombrado jefe de Radio de la Península, lo que no le impidió participar en algún vuelo de guerra en Tetuán y ser herido. En las operaciones de Alhucemas, en 1925, Barberán mandaba una escuadrilla del Grupo de la Escuadra de Instrucción. Por un disgusto con el jefe de la otra escuadrilla que el jefe del Grupo no zanjó bien, dejó voluntariamente Aviación, renunciando al raid a Buenos Aires que había planeado con Ramón Franco.

Vuelto a Aviación, en 1927 fue nombrado profesor de la Escuela de Observadores, cuya dirección ejerció de 1928 a 1931. En abril de este último año fue destinado al Servicio de Instrucción en Cuatro Vientos. Allí preparó el más ambicioso vuelo sobre el Atlántico: España-Cuba. Con el piloto Collar, Barberán realizó la proeza en junio de 1933, a bordo del *Cuatro Vientos*. Unos días después, ambos aviadores desaparecieron al volar de Cuba a Méjico.

Finalizada con éxito tan clamoroso la parte esencial de su periplo, les quedaba rendir viaje en México, en una etapa que más tenía de embajada de amistad y hermandad que de proeza aeronáutica, pero lo que parecía un remate feliz a una empresa coronada por el triunfo, se transformaría en un drama cuyo desenlace sigue siendo incierto. Después de varios días reemprendieron su vuelo el 20 y se dispusieron a cubrir los 1.920 kilómetros de distancia que hay entre las capitales de Cuba y México, ciudad a la que pensaban llegar tras doce horas de vuelo. Cuando ya sobrevolaban el continente, un fuerte tifón local, de los que son frecuentes en el Caribe, sorprendió al *Cuatro Vientos* que, con sus tripulantes, desapareció para siempre. La ausencia total de noticias hizo nacer la inevitable *leyenda*. Según unos habrían aterrizado en la selva donde bandoleros nativos les habrían robado y posteriormente asesinado, según otros murieron al caer su aparato vencido por la tempestad, pero el hecho cierto es que ninguna de las comisiones oficiales que en distintos años investigaron el asunto encontraron la menor prueba de una u otra hipótesis ni el menor resto del avión y sus tripulantes. En cualquier caso el misterio envuelve a su destino final prestando un halo especial a una de las más grandes gestas de la Aviación universal.

Este transcendental vuelo se proyectó cuando todavía Azaña ocupaba la presidencia del Gobierno, pero se realizó después de que hubiera dimitido él y el gabinete que presidido por Lerroux le sucedió. En el momento en que el

Cuatro Vientos despegó acababa de hacerse cargo del Consejo de Ministros Diego Martínez Barrio y estaba al frente del ministerio de la Guerra Vicente Iranzo. Era el Gobierno que recibió el decreto de disolución y el encargo de convocar elecciones generales. De esta forma la proeza de Barberán y Collar, con su final desgraciado, parecía simbolizar el infausto destino de las reformas aeronáuticas de Azaña, enormemente prometedoras y finalmente el parto de los montes.

La Dirección General de Aeronáutica

A ZAÑA había dimitido el 12 de septiembre de 1933 después de permanecer al frente del ministerio de la Guerra desde el mismo 14 de abril de 1931 y del Gobierno desde el 14 de octubre de este mismo año. En las elecciones que siguieron a su caída el triunfo correspondió a los partidos de centro-derecha, circunstancia que entrañó un fuerte cambio de la orientación política general, pero apenas ninguno en Aviación. El presupuesto para 1933 se prorrogó, dándole validez hasta el 1 de julio de 1934 y antes de que se agotara su vigencia, Ricardo Samper, jefe del Gobierno desde el 28 de abril de 1934, decidió dar vida a la nonata Dirección General de Aeronáutica, usando los créditos habilitados para ello en el presupuesto del segundo semestre de dicho año, e hizo aprobar un nuevo decreto que desarrollaba el de 5 de abril de 1933. La Dirección

General asumía los cometidos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que se suprimía, y quedaba integrada por la Jefatura Superior de Aviación Militar, el Servicio de Aviación Naval y el Servicio Meteorológico Nacional. En su parte dispositiva repetía prácticamente los mismos conceptos que el decreto de Azaña, pero con la salvedad de que se señalaba expresamente que el jefe supremo de la Aeronáutica era el presidente del Consejo de Ministros, que recababa para sí facultades plenas en orden a su mando, gobierno y administración. Recogía la creación del Consejo Superior de Aeronáutica, aunque *como órgano meramente consultivo*. La Dirección General sería el órgano administrativo y su titular tendría las atribuciones delegadas del jefe del Gobierno. Se nombró para desempeñarla al capitán de Artillería y aviador militar Ismael Warleta de la Quintana, que desde hacía poco más de un mes desempeñaba la Dirección General de Aeronáutica Civil, puesto del que había dimitido el de su mismo empleo y procedencia Alvarez Buylla. Su nombramiento se publicó el 11 de julio, ocho días antes de la fecha del decreto, que él mismo redactó con ayuda del comandante Pastor y del capitán Arias Salgado, entonces secretario general de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Warleta había servido en Marruecos como observador de globo y avión; fue profesor de la Escuela de Tiro y Bombardeo, en la que obtuvo el título de piloto, y a él se debía un visor de bombardeo, adoptado luego por el Servicio: de allí pasó a la de observadores y a la CEA de



Los gobernantes de la República mostraron en todo momento un gran interés por la aviación. En la foto, el presidente D. Niceto Alcalá Zamora, en el curso de una visita a Getafe.

Albacete y en 1933 organizó el Servicio de Fotografía Aérea para el *Avance Catastral*. Cuando se le puso a la cabeza de la Aeronáutica española tenía treinta y siete años y quedaron a sus órdenes los jefes de las Aviaciones Militar y Naval, comandante Pastor y capitán de fragata Hermida, ambos de superior empleo militar, pero que aceptaron la situación con disciplina y elegancia.

El empeño principal de Warleta durante los dieciséis meses de su mandato, a lo largo de cuales se sucedieron los gobiernos de Samper, cuarto, quinto y sexto de Lerroux y primero y segundo de Chapaprieta, fue organizar la Aeronáutica española hasta hacer de ella el instrumento más eficaz de los posibles dentro de las limitaciones políticas y financieras del momento. A él se debe el Proyecto de Ley de Bases Orgánicas de la Aeronáutica Nacional, que fue presentado a las Cortes a mediados de 1935, por



El capitán Ismael Warleta de la Quintana, nombrado director general de Aeronáutica en julio de 1934.

Lerroux, siendo ministro de la Guerra Gil Robles. Lamentablemente no llegó a discutirse y se perdió así una nueva ocasión en la difícil marcha hacia la independencia de la Aviación, que se pretendía configurar como una tercera fuerza armada, hermana menor del Ejército y la Marina.

Sí logró, sin embargo, que en la Ley de Presupuestos de 29 de junio de 1935 se incluyera un crédito extraordinario para adquisición de material de vuelo, hasta una cuantía que no pudiera exceder en 1935 de la presupuestada para el año anterior, ni de doce millones en 1936, y que se autorizara al Gobierno, por Ley de 16 de octubre de ese mismo año, a desarrollar un plan extraordinario de gastos dedicados a Aviación hasta un total de 50 millones; pero, para cuando esta Ley se aprobó, la organización aeronáutica había dado un fuerte paso atrás en la línea de las

reacciones a las que ya estaba acostumbrada. Por decreto de 2 de octubre el Gobierno disponía que la Dirección General pasara a depender del ministerio de la Guerra, mientras no se aprobara por las Cortes la Ley de Bases Orgánicas de la Aeronáutica Nacional. Hasta entonces se amoldaría en su funcionamiento a las siguientes reglas:

a) En tanto las necesidades no aconsejen la unidad de dirección en el empleo de las distintas fuerzas aéreas, la aviación de cooperación con la Armada quedaría a las órdenes de las autoridades de Marina, aunque en dependencia técnica y administrativa de la Dirección General.

b) La aviación de cooperación con el Ejército dependería tácticamente de los inspectores generales del Ejército, con las mismas limitaciones que en el caso anterior.

c) Los servicios de Aviación Civil dependerían directamente del director general.

Era una vez más el triunfo de las tesis predominantes en el Ejército, cuyos jefes no aceptaban fácilmente que la Aviación escapara a su control. Aviadores y marinos recibieron con desagrado la medida que, por lo menos, tuvo de positivo el que quedara aprobado el programa de modernización de las unidades aéreas, que en el cuatrienio 1936/1939 se pensaban reforzar con 42 bimotores B-10 de bombardeo, más conocidos por *Martín Bomber*, de los que tres se importarían de los Estados Unidos y los restantes se fabricarían en España con licencia. El crédito todavía debería dar para importar otros ocho aviones sin especificar tipo, aunque se pensaba en cazas modernos.

Warleta siguió al frente de la Dirección General hasta el 3 de noviembre, fecha en la que le sustituyó el general Manuel Goded Llopis, sin perjuicio de continuar en su destino al frente de la III Inspección General del Ejército. Cuatro días antes se había modificado la composición del Consejo Superior de Aeronáutica, que quedó presidido por el ministro de la Guerra y constituido por los jefes de los Estados Mayores de Tierra y Mar, el subsecretario de Comunicaciones, el director general de Aeronáutica y los jefes de las Aviaciones Militar y Naval. Días después (el 19) se decretaría que el cargo de director general de Aeronáutica lo ocuparía preceptivamente un general del Ejército, que sería inspector de la Aviación Militar. Al frente de ésta, Joaquín González Gallarza sustituyó a Apolinar Sáenz de Buruaga que, a su vez, había relevado a Angel Pastor en octubre de 1934.

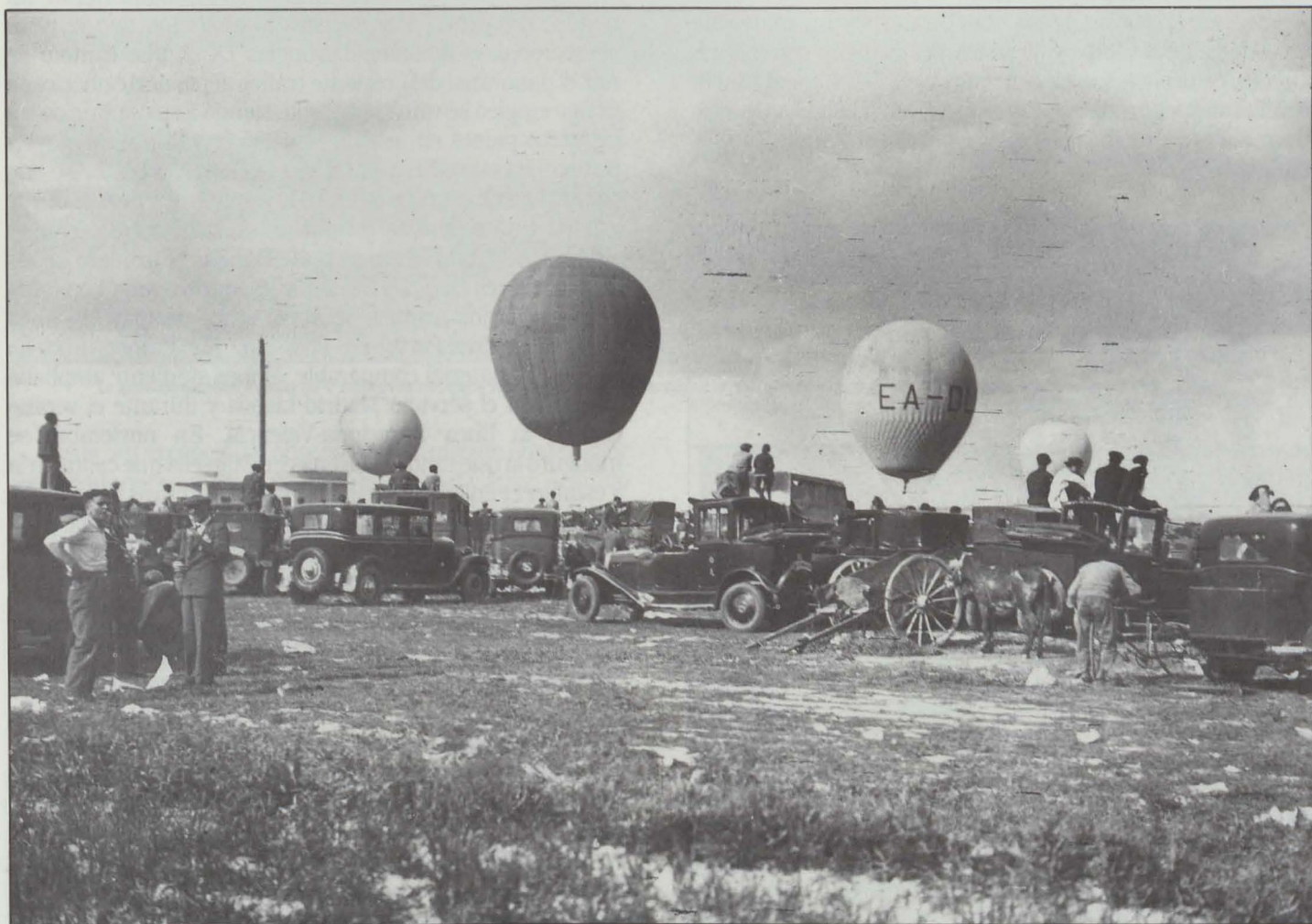
Esta situación no se modificó al cesar Gil Robles el 14 de diciembre de 1935, sustituido por el general Molero en un gobierno presidido por Portela Valladares, que se limitó a reforzar aún más la dependencia de la Aviación al Ejército. Un general de brigada se haría cargo de la Jefatura de Aviación Militar y un técnico civil o militar, de la Aviación Civil. Fue designado el general Miguel Núñez de Prado, que cesó en la II Inspección General, y Goded volvió a ocuparse exclusivamente de la III. Cinco días más tarde se nombraba jefe de la Aviación Militar al general de brigada de Ingenieros Carlos Bernal, que ya había desempeñado distintos cometidos en la Aeronáutica nacional durante sus primeros tiempos. A la Jefatura de la Aviación Civil pasó el comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea y en la de la Aeronáutica Naval siguió el capitán de navío Fontenla, que continuaría al ascender a contralmirante.

Se canceló así una nueva etapa en el lento y difícil camino hacia una organización aeronáutica moderna, rica en proyectos, contradictoria en su trayectoria y prácticamente nula en sus efectos pues el programa de modernización de Warleta quedaría sin cumplir.

Algo se hizo, sin embargo. El plan comprendía, además de la adquisición y fabricación del Martín Bomber, la nacionalización del caza británico Hawker Fury, por el que se optó al no poderse obtener licencia para fabricar otro más moderno, monoplano con tren retráctil. Se decidió su fabricación por la Hispano-Suiza de Guadalajara, pero la guerra civil cortaría de raíz estas ilusiones, aunque no sin que se recepcionaran tres ejemplares que habrían de servir de modelo para la serie que se produciría en España.

Expansión de la red comercial española y avance tecnológico

La compañía Colón seguía en su empeño de establecer una línea transatlántica con dirigibles entre Sevilla y Buenos Aires. En 1932 Azaña había recibido al doctor Eckener, que acababa de firmar un convenio con el ayuntamiento hispalense a fin de levantar en Hernán Cebolla una verdadera estación de anclaje de dirigibles, y poco después, por decreto de 15 de febrero de 1933, se autorizó su construcción. Voces alborozadas se levantan por lo que ya parecía inminente. Martín Barbadillo publicó un libro y Herrera pronunció una conferencia que fue difundida por toda América a través de *Trasradio Española*.



Continúan las actividades de la aerostación deportiva. En 1932 se celebró en Barajas un festival conmemorativo de la proclamación de la República, con participación de los más ligeros que el aire.

En el orden orgánico quedó la Dirección General, lo que ya suponía un avance, y se agruparon los diversos servicios de Aviación —salvo los de Material, Técnicos y de Instrucción— en el organismo que se denominó *Servicios Centrales* y que comprendía los de Información —que incluía fotografía y cartografía—, Armamento —en el que se englobaron guerra química y contraincendios—, Protección del vuelo —con secciones de transmisiones, meteorología, alumbrado, balizamiento y energía—, Automóviles y Sanitario. Por supuesto continuó funcionando la Comandancia exenta de Ingenieros.

en la que se anunciaba que el Estado iba a gastar 14 millones de pesetas en las obras del aeropuerto sevillano y que entre ellas figuraría la construcción del mayor cobertizo de dirigibles del mundo. En diciembre de 1934, el jefe del Gobierno, a la sazón Lerroux, volaría durante dos horas sobre Sevilla a bordo del *Graf Zappelin*, y se mostraría muy satisfecho de la experiencia, pero a pesar de ello tampoco dispensó la protección necesaria para el establecimiento de la línea española; los obstáculos parecieron desaparecer en 1936 después del triunfo del Frente Popular; Casares Quiroga dio su autorización, pero el decreto que, con su

firma y el refrendo de Azaña, ya presidente de la República, se publicaría en la Gaceta oficial, llevaba una fecha que lo haría inviable: la del sábado 18 de julio de 1936. Una buena indicación del progreso técnico que se alcanzó en esos años en el mundo puede darla la enumeración de algunos de los prototipos que durante ellos volaron por primera vez. En 1932, el trimotor comercial *Junkers Ju 52/3m*; el *Dewoitine D.500*, primer caza de ala baja en voladizo fabricado en serie; el *Martín 123*, que serviría de prototipo al bombardero *B.10*; y el *Heinkel He.70*, un avión postal rápido de refinada aerodinámica. En 1933, el *Boeing 248*, primer bimotor comercial monoplano metálico con tren retráctil y el *Douglas DC-1*, prototipo del sensacional *DC-2*. En 1934, el *Tupolev ANT40.1*, prototipo de los bombarderos rápidos *SB-1* y *SB-2 Katiuska*.

Un cambio decisivo en el avance tecnológico fue el que se produjo en el campo de las alas giratorias. En marzo de 1932 Juan de la Cierva voló su primer autogiro con mando directo, es decir a través del rotor, y en 1934 consiguió el primer despegue directo, sin rodar en absoluto, lo que permitía que una idea antigua se hiciera dos años después realidad.



S.M. el Rey Alfonso XIII en la cabina del autogiro C-30, en Inglaterra, en compañía de Juan de la Cierva.

Todas estas maravillas llegaron, aunque tardíamente, a España. Incluso el autogiro, inventado y fabricado por un español, se producía en Inglaterra y de allí regresaba a su patria. No obstante, nuestra Aviación evolucionaba satisfactoriamente, especialmente en el ámbito comercial. La compañía de bandera, LAPE, funcionaba bien; la Aviación privada y deportiva mantenía un rumbo ascendente y el número de los pilotos privados crecía.

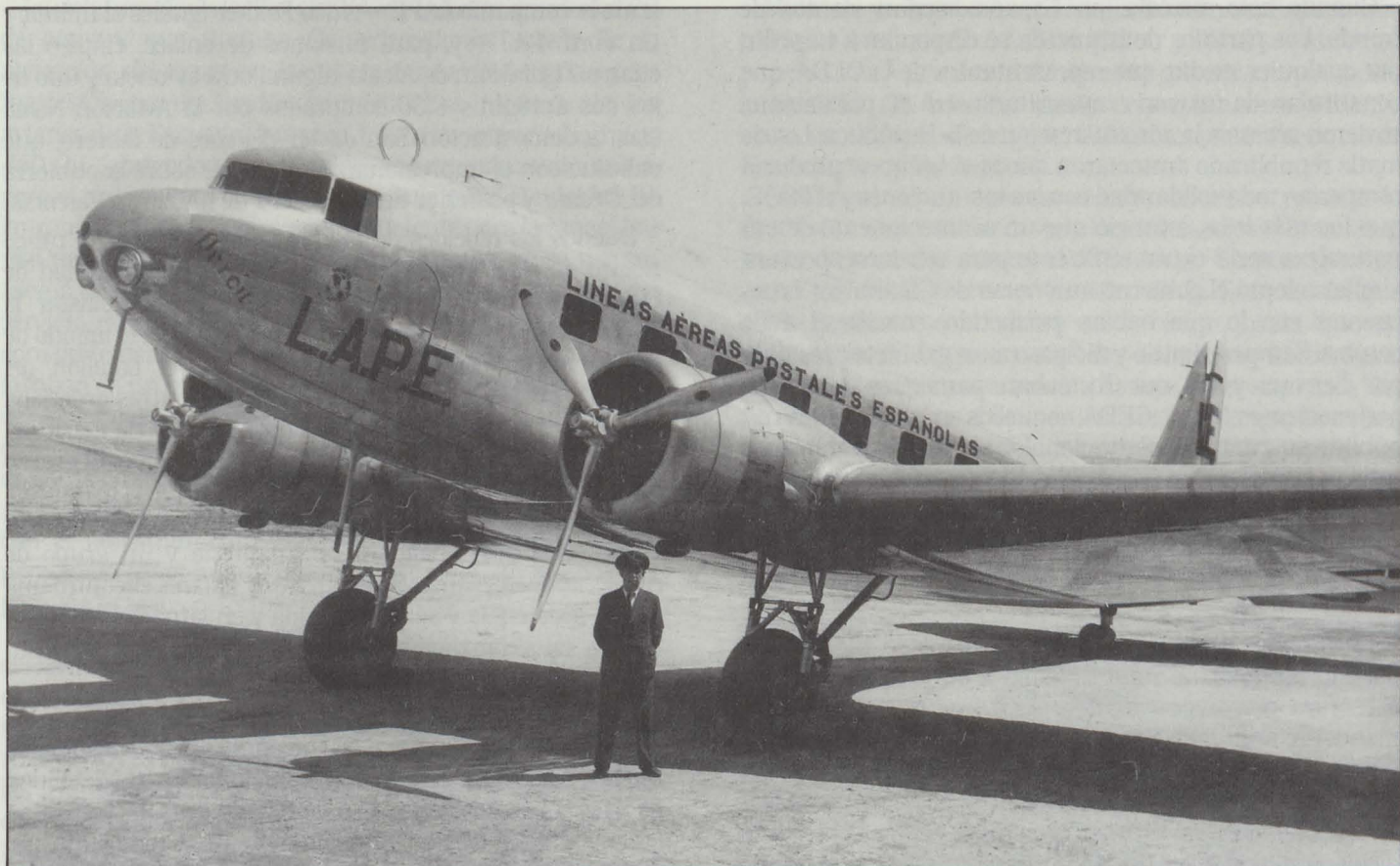
LAPE inauguró en septiembre de 1934 el servicio Madrid-Valencia y en mayo de 1935 la línea Barcelona-Palma, servida con hidroaviones *CASA-Dornier Wal*, que fue suspendida en junio al presentarse problemas en los motores Napier Lion, pero que sirvió de punto de apoyo para la que unió Valencia con la capital isleña con trimotores terrestres.

Durante estos años las líneas aéreas adquirieron un notable desarrollo. Fue decisiva la aparición de un avión sensacional, el fenomenal *Douglas DC-2*, que cambió de raíz el panorama del creciente tráfico aéreo norteamericano y cuyo empleo se universalizaría, siendo España uno de los primeros países en usarlo; en 1935 lo adquirieron varias compañías europeas y entre ella la española LAPE. No era, por supuesto, el único modelo de vanguardia, pero sí el que originó una auténtica revolución en las comunicaciones. En marzo llegó al aeropuerto de Barajas el primero de los dos bimotors *Douglas DC-2* que se adquirieron y con estos extraordinarios aviones se abrió el 29 de mayo la línea Madrid-Burdeos-París, en *pool* con Air France, que no poseía un material comparable. Al mes siguiente ampliaba su red con el servicio Madrid-Lisboa y durante el verano explotó la línea Barcelona-Valencia. En noviembre se inauguró la que unió Barcelona con Marsella que conduciría a establecer enlaces con Alemania e Italia, cuyas compañías nacionales tenían establecidos servicios con España.

Independientemente de estas líneas explotadas por LAPE, la Aeropostale (y posteriormente Air France) continuó el servicio Toulouse-Dakar, con escalas en la Península y en el Sahara español, y desde 1935 alternó con LAPE en la línea Madrid-Burdeos-París.

La aviación en las dos crisis de 1934: Ifni y la rebelión de octubre

EN la primavera de 1934 el Gobierno, entonces presidido por Lerroux, decidió hacer efectiva la ocupación del pequeño territorio de Ifni, en la costa sur de Marruecos, cuya soberanía correspondía a España desde el siglo XV y había sido internacionalmente reconocida por el Tratado de Berlín. Para llevar a cabo esta misión se eligió al coronel Capaz, cuya competencia había sido claramente puesta de manifiesto en Marruecos. La situación era propicia. Los franceses habían culminado la pacificación de las regiones del Atlas y Capaz pudo realizar una preparación política, apoyada en los previos reconocimientos realizados por la *mia* de camellos de Cabo Juby, con la protección del trimotor *Fokker* comprado en Holanda y pilotado por el capitán de complemento Luis Angulo Jiménez, acompañado por el de su mismo empleo Juan Quintana Ladrón de Guevara, como fotógrafo aéreo.



La aparición del avión Douglas DC-2 supuso una revolución sensacional para el tráfico comercial. Entre marzo y mayo de 1935 la LAPE contaba ya con dos de estos aviones.

Desde tan excepcional observatorio pudieron contemplar los aviadores como el 6 de abril el coronel Capaz, seguido únicamente por un oficial y un marinero, desembarcaban en la costa desde el bote del cañonero *Canalejas* que el buque había arriado para esa operación. En la costa le esperaba expectante un nutrido grupo de nativos, que en actitud pacífica hicieron acto de sumisión. Ese mismo día llegaba a Cabo Juby la primera patrulla de la primera escuadrilla del Grupo 31 de Getafe y poco después emprendía vuelo hacia Ifni, donde tomó tierra el día 9 en un aeródromo improvisado. Al día siguiente llegaban al Sahara las otras dos patrullas de la escuadrilla, en previsión de posibles acontecimientos, pero las precauciones resultaron innecesarias y no se produjo ni el menor acto de hostilidad hacia los que hicieron efectiva la ocupación del territorio.

Las únicas dificultades que encontraron las tropas que siguieron a Capaz fueron las derivadas de la ausencia total de abrigo o puertos naturales en la costa de Ifni. Ello hizo inestimable la ayuda de los aviones, que en todo momento pudieron establecer los enlaces necesarios y transmitir la información precisa para conocer la situación. Debido a la práctica imposibilidad de desembarcar abastecimientos, y entre ellos combustibles y aceite, se decidió mantener en la colonia únicamente dos aviones y situar todos los demás en Cabo Juby. La pareja que quedó de servicio en el campo de circunstancias, realizó a partir del 21 de abril periódicos reconocimientos y servicios de enlace con el mando de las columnas de irradiación, encargadas de hacer acto de presencia en la totalidad de la superficie de soberanía, y vuelos especiales con emisarios al interior.



El compartimiento de pasajeros del DC-2.

Consolidada la presencia española, un decreto de la Presidencia del Gobierno notificaba con fecha 9 de abril, a los españoles, el acontecimiento, en los siguientes términos: "Un hecho trascendental se ha producido en la historia de España y de la República. La bandera tricolor flamea al viento en tierra de Ifni, en acto de posesión y soberanía, llevada por manos de paz y como corresponde a la voluntad unánime, firme e inquebrantable del pueblo español".

Simultáneamente se ordenaba que para el gobierno de la colonia se creara un batallón, que se denominaría de Tiradores de Ifni y a quien correspondería mantener el orden y la seguridad. También permaneció allí casi continuamente una patrulla de la escuadrilla colonial del Sahara.

Cuando esto sucedía, en España corrían vientos de fronda. Los partidos de izquierda se disponían a impedir, por cualquier medio, que representantes de la CEDA, que constituían la mayoría minoritaria en el parlamento, tuvieran acceso a la administración de la República. Los de matiz republicano anunciaron que si el hecho se producía romperían toda solidaridad con las instituciones y el PSOE, que fue más lejos, anunció que un acontecimiento de esa naturaleza sería causa suficiente para rebelarse; postura similar adoptó el gobierno autónomo de Cataluña. Consecuentes con lo que habían prometido, cuando el 4 de octubre Samper dimitió y dio paso a un gabinete presidido por Lerroux y del que formaban parte tres ministros pertenecientes a la CEDA, aquellos partidos hicieron pública su ruptura institucional y socialistas y gobierno catalán se declararon en rebeldía. El foco catalán, a pesar de ser atizado desde el gobierno local, se apagó en pocas horas y lo mismo sucedió en todo el resto del territorio nacional salvo en Asturias, donde la insurrección triunfó en la cuenca minera.

El ministro de la Guerra, el notario Diego Hidalgo, del partido republicano radical, llamó a su lado para que le asesorara personalmente al general Franco, entonces comandante militar de Baleares, que se incorporó inmediatamente. La medida era sorprendente y dejaba en lugar desairado al general Masquelet, jefe del Estado Mayor Central, al que se privaba de sus funciones, pero sin destituirle ni sustituirle. Posteriormente el ministro adujo que tomó esa decisión porque desde que lo conoció se dio cuenta de la capacidad y competencia de Franco y que en momentos difíciles son estas las razones que prevalecen.

Para mandar las fuerzas que se concentraron y que tenían la misión de restablecer la paz, se designó al general López Ochoa, jefe de la Tercera Inspección General del Ejército, y para prestarle el apoyo aéreo que precisara se llamó repetidas veces a Warleta, director general de Aeronáutica, pero sin mando directo sobre las unidades, desde el momento en que se declaró el estado de guerra, y le hablaron de la desconfianza que sentían hacia el comandante de la Puente, jefe del Grupo 21 con sede en León, curiosamente primo carnal de Franco y, por su proximidad, el más indicado para acudir con sus aviones a la zona de operaciones. Warleta llamó a su despacho al teniente coronel Camacho, jefe de la Escuadra, del que también se dudaba, y a sus jefes de grupo, escuadrilla y observadores y les planteó el problema en toda su crudeza. A todos repugnaba combatir contra otros españoles y era evidente que más de uno simpatizaba políticamente con los revolucionarios, pero prevaleció la disciplina y Camacho, con visibles muestras de asentimiento de sus subordinados, afirmó que cumplirían sin reservas las órdenes que recibieran. Así se lo comunicó Warleta a Diego Hidalgo y a Franco y así lo hicieron los aviadores, aunque no sin que antes fuera destituido el jefe de León.

Las tres escuadrillas del Grupo 21 fueron reforzadas por una del 31 de Getafe y todas juntas operaron desde el aeródromo de la Virgen del Camino, con la contribución de los dos únicos trimotores con que contaba la Aviación Militar: un *Junkers D.30* y el *Fokker F.VIIIb/3m* holandés. Además, el gobierno requisó seis de los ocho trimotores que

tenía la compañía LAPE —cinco Fokker iguales al militar y un *Ford 4-AT*— y, para misiones de enlace, empleó las cuatro *Tiger Moth* de Alcalá, alguna otra avioneta y uno de los dos autogiros *C.30* comprados por la Aviación Naval tras la demostración San Javier del mes de febrero, que culminó con el impresionante aterrizaje sobre la cubierta del *Dédalo*, y posterior despegue, el 7 de marzo en Valencia.

Dueños los rebeldes de toda la cuenca minera, el único núcleo de resistencia que se los oponía era la ciudad de Oviedo, totalmente cercada. Para liberarla y aplastar la sublevación, López Ochoa tomó personalmente el mando de una pequeña columna constituida por el batallón del Regimiento 36 de guarnición en Lugo, mientras ordenaba que otra de la misma composición saliera por vía marítima de La Coruña hacia el puerto de El Musel de Gijón. El grueso de sus fuerzas, constituido por la columna que al mando del general Bosch, comandante militar de León, salió de esta ciudad con dos batallones de Infantería y un grupo de Artillería, apenas atravesó el puerto de Pajares encontró una fuerte resistencia y se vio detenida y en situación comprometida en Campomanes, batida desde las alturas y sin poder retroceder ni avanzar hacia Pola de Lena.

Ante esta situación se hizo llamar al general Balmes, que relevó a Bosch, pero tampoco consiguió abrirse paso hacia Mieres, cuartel general de los revolucionarios y la debilidad de sus comunicaciones con la retaguardia le imponían severas dificultades de municionamiento. A todo tenía que atender la Aviación, muchas veces imposibilitada de actuar por el mal tiempo, tan frecuente en la región.

Sus misiones de reconocimiento, bombardeo y colaboración con las columnas sufrieron por esta causa de discontinuidad, pero no impidieron que la columna de López Ochoa fuera localizada desde el aire el día 10 en las inmediaciones del Lugones, localidad situada al norte de la capital del Principado y a 13 kilómetros de distancia. Ese mismo día llegaron a Gijón, por vía marítima, un batallón de Cazadores y una bandera del Tercio, a las que seguirían otras unidades africanas, y por aire el teniente coronel Yagüe, que tomó el mando de todas ellas. El autogiro que le llevó desde León pudo realizar, a su servicio, misiones fuera del alcance de las posibilidades de los aviones, gracias a su capacidad de aterrizaje y despegue casi vertical. Su piloto hizo detenidos reconocimientos por la zona, con el fin de elegir un terreno apropiado para establecer un aeródromo eventual y cursó informes de gran valor a los jefes de columna que pudieron mantenerse informados de lo que sucedía a su frente. Fue la primera ocasión en que se utilizó en operaciones de guerra una aeronave de alas giratorias.

López Ochoa, con su pequeña fuerza, se introdujo el día 11 audazmente en Oviedo y al día siguiente se le unía Yagüe, mientras los aviones bombardeaban a los grupos rebeldes que aún resistían, especialmente al parapetado en la fábrica de armas. La limpieza de Oviedo y sus alrededores llevó un par de días y la de la cuenca minera algunos más. El 18 la rebelión estaba sofocada pero el Cuerpo de Ejército de López Ochoa siguió en sus tareas de pacificación y recuperación del armamento incautado por los revolucionarios en las fábricas de armas de Oviedo y de cañones de Trubia, hasta que fue definitivamente disuelto el 6 de diciembre.

La Jefatura de Aviación emitió un informe con fecha 26 de octubre que titulaba *Consideraciones acerca de la actuación del Arma en las operaciones de Asturias* y su impresión no era nada optimista. Los motores de los aviones de la Escuadra número 1 —en su mayoría *Lorraine 450 CV*, fabricados por Elizalde— funcionaron sin fallos, pero el armamento se reveló muy deficiente; el número de lanzabombas disponibles era insuficiente para la capacidad real de los *Breguet 19*; las ametralladoras que se usaron fueron en su inmensa mayoría del tipo Darne —retirado del servicio, excepto para emergencias— que se encasquillaban constantemente; las bombas, largo tiempo almacenadas, fallaban en un porcentaje excesivo; y desde el punto de vista del personal se apreció falta de entrenamiento en los observadores. Por añadidura, aviadores e infantes adolecían de escasa o nula práctica en el uso de las comunicaciones necesarias para la cooperación aeroterrestre. Algo se subsanó con el adiestramiento logrado durante las operaciones, pero como éstas fueron de corta duración, no hubo lugar para superar los defectos.

Por ello, no es de extrañar que, cuando en enero de 1935 el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra hizo pública la concesión de la Medalla Militar a la Escuadra número 1 por su actuación en Asturias, los sentimientos fueron encontrados. No era posible dudar del espíritu, valor y entrega de las tripulaciones, pero resultaba inevitable la comparación con la Medalla Militar obtenida por las escuadrillas de Marruecos en 1923, tras su formidable esfuerzo en la recuperación de lo perdido en el desastre de 1921.

También se concedió la Medalla Militar, con carácter individual, a los tenientes Manuel Tomé Laguna y Carlos Rute Villanova por su comportamiento en el abastecimiento de los cuarteles de Oviedo el 11 de octubre. Tomé resultó gravemente herido, y Rute, que volaba como observador, logró llevar el *Breguet* a León, pilotando con el asta de una bandera de señales que introdujo en el alojamiento de la inexistente palanca de mando del puesto posterior.

En vísperas de la guerra civil

La rebelión de Cataluña y Asturias y la represión que la siguió encresparon los ánimos de los españoles, que fueron escindiéndose en bandos irreconciliables. En un clima de guerra civil el presidente de la República disolvió las Cortes y entregó el encargo de convocar elecciones generales a Portela Valladares. Estas se celebraron el 12 de febrero de 1936 y el triunfo correspondió a las izquierdas coaligadas en el que se llamó Frente Popular. El 18 de ese mes Azaña regresó a la cabecera del Gobierno y el general Masquelet al ministerio de la Guerra. En la Dirección General de Aeronáutica siguió el general Núñez de Prado, pero Bernal fue sustituido en la Jefatura de Aviación por el también general de Ingenieros Leopoldo Jiménez García que duró poco en el puesto, pues cesó el 18 de marzo y su vacante no sería cubierta. En la jefatura de Aviación Civil, Lecea fue sustituido por el piloto de aerostación Ricardo Ruiz Ferry y en la de Aeronáutica Naval continuó Fontenla. Núñez del Prado asumió directamente la Jefatura de Aviación y pensó seriamente en plantear la conveniencia de organizar un ministerio de Aeronáutica.

Mientras se llegaba a esa reorganización se dispuso que todos los destinos en Aviación Militar y Naval se cubrieran por elección, a propuesta del director general, que ocuparía la Jefatura de Aviación siempre que estuviera vacante, como sucedió cuando el general Jiménez pasó al servicio de Ferrocarriles y Transportes.

Poco después de estos acontecimientos se produjo la destitución del presidente de la República, el nombramiento de Azaña para este cargo y el de Santiago Casares Quiroga como jefe del Gobierno y ministro de la Guerra, sin que estos cambios se reflejaran en Aviación, hasta que en vísperas ya de la guerra civil un decreto de 23 de junio creaba las regiones aéreas, a la vez que suprimía las actuales *Escuadras*. Decía en su preámbulo que la actual organización adolece de inconvenientes ya sentidos en otras naciones, que *han terminado, casi unánimemente, por adoptar para sus aviaciones militares, la organización en regiones aéreas*.



El general D. Miguel Núñez de Prado, director general de Aeronáutica en enero de 1936.

Argumentaba el legislador que la actuación de la Aviación en caso de guerra exige separar lo que es eminentemente móvil y desplazable y lo que por su esencia está fijo al terreno, como el cuidado de la infraestructura y determinados servicios administrativos y auxiliares y de ahí la disolución de las *Escuadras* y la creación de tres Regiones Aéreas: Primera, Centro y Noroeste de España; Segunda, Andalucía; Tercera, cuenca del Ebro, región al Norte del río y litoral mediterráneo, excepto la parte de Andalucía, y archipiélago balear.

Prejuzgaba que el incremento de la Aviación podría dar lugar a la creación de una cuarta zona, constituida por el territorio noroeste y otra en Africa. Cada una de las regiones contaría con una Comandancia, Estado Mayor y Centro administrativo.

El comandante de Región Aérea tendría el mando de las tropas en todo lo concerniente a instrucción, empleo, administración, disciplina e higiene y, en lo territorial, al servicio y disciplina interior en los aeródromos o dependencias aéreas y todos los asuntos relativos al empleo del personal y material aéreo, terrestre y de vuelo dentro de las Regiones.

Por último indicaba que la adaptación a esta organización se efectuaría progresivamente, pero la sublevación que se produjo veinticinco días más tarde retrasó esta iniciativa que, en cierto modo, recordaba la de 1919.

Poco fue el material que adquirió o recibió la Aviación Militar en estos meses, prácticamente se redujo a tres bimotores *DH.89 Dragón Rapide* de tipo militar y los tres *Hawker Fury* de caza que deberían haber servido para la fabricación de una serie y la orden de fabricar un centenar de avionetas *GP.1*, vencedora del concurso de prototipos nacionales celebrado en 1935 y ganado por los aviadores militares e ingenieros aeronáuticos Arturo González Gil y José Pazó Montes. Se comenzaron a fabricar por AISA y montarían motor *Walter Junior* hecho por Elizalde, pero ninguna de las de serie se entregó antes de que comenzara la guerra civil.

Cuando ésta se inició la organización aérea era muy semejante a la que estableciera Azaña. El general Núñez de Prado seguía en la Dirección General y ocupaba también la vacante Jefatura de Aviación: el teniente coronel Pastor estaba al frente de la Oficina de Mando y los del mismo empleo Sáenz de Buruaga, León Trejo, Luis Riaño y García Antonini eran, respectivamente, jefes de los servicios del Material, Técnicos, de Instrucción y tropas de los servicios, y de la Comandancia exenta de Ingenieros. Dentro del Servicio de Instrucción el comandante Ortiz mandaba la Escuela de Tiro y Bombardeo.

En las fuerzas aéreas el teniente coronel Camacho era el jefe de la Escuadra número 1, el comandante Martínez Esteve de la 2, el teniente coronel Díaz Sandino de la 3 y el comandante de la Puente Bahamonde de las Fuerzas Aéreas de Africa. En la Escuadra número 1 se había constituido la llamada Unidad trimotor; el grupo de caza número 12 sólo tuvo una escuadrilla hasta 1935, año en que, con dos, se estableció en Granada, para disolverse en vísperas de la guerra civil, momento en que una regresó a Sevilla y la otra pasó a engrosar el Grupo 11 de Getafe. El Grupo 22 tuvo únicamente dos escuadrillas, al menos en ciertas épocas, y sustituyó sus *R.III*, que fueron dados de baja, por *Breguet 19*.

En Marruecos, los *R.III* también fueron sustituidos por *Breguet* y desde 1935 eran tres las escuadrillas, una en cada aeródromo. En los de Cabo Juby y Villa Cisneros no hubo material de vuelo hasta que para las operaciones de Ifni acudió una escuadrilla de Getafe, que fue relevada por la reconstruida escuadrilla del Sahara dotada con *Breguet 19*, el *Fokker* holandés y los tres entregados por AISA y alguna avioneta.

Demorado el plan de renovación de 1935, la Aviación Militar llegó a julio de 1936 con un material pobre y envejecido. Tres eran los tipos básicos de aviones en servicio: el hidro *Dornier Wal*, el *Breguet 19* de reconocimiento y el *Nieuport 52* de caza, que habían sido adoptados respectivamente en 1922, 1923 y 1928.

En este aspecto fue mejor la suerte de la Aeronáutica Naval, que en junio de 1935 comenzó a recibir en San Javier los aviones torpederos *Vildebeest*, procedentes de las fábricas de CASA de Getafe y Cádiz. Cuando comenzó la guerra civil ya estaba en servicio la primera escuadrilla de este tipo de aviones, mientras la segunda y la tercera, completas de aparatos, se encontraban todavía en período de armamento y dotación. En el otoño de 1935 una patrulla de *Dornier Wal* de la Marina relevó temporalmente en Pollensa a la patrulla de hidros del 6.º Grupo de Aviación Militar allí destacada y en la primavera de 1936 estaban ya establecidas en Mahón y Marín sendas patrullas reforzadas



La avioneta Gil-Pazó GP.1, vencedora del concurso de prototipos nacionales de 1935.

de S.62 (de cinco hidros cada una), pertenecientes a la tercera escuadrilla de reconocimiento. La fabricación de este hidro en Barcelona aún no había finalizado, pero ya se habían entregado 36 de los 40 aparatos de la serie.

Cuando comenzaba el verano el contralmirante Fontenla tenía a sus órdenes un destacamento en Getafe; media escuadrilla de hidros en Marín; una de combate y acompañamiento, otra de adiestramiento y tres de torpederos (aunque una sola operativa), en San Javier; una veintena de aparatos en la escuela de Barcelona, media escuadrilla en Mahón y tres Dornier en reparación en Cádiz. En total 107 aparatos.

En la Escuela de Aeronáutica Naval, que permaneció siempre en Barcelona, ingresaron en mayo de 1935 los componentes de la décima promoción, que siguieron un curso de observadores navales en Barcelona, San Javier y Marín. Después de seguir durante nueve años la política de formar sus pilotos en Albacete y en las escuelas militares, la Aeronáutica Naval cambió de criterio y compró cuatro o cinco avionetas *Hispano E-34*, que se añadirían a la pareja de *Avros* que ya tenía. El curso de pilotos debería haber tenido lugar en San Javier con los nuevos *Hispano E-34* en 1936/37, pero esta infortunada promoción no tendría ocasión de alzar el vuelo, pues fue aniquilada en la horrible matanza de oficiales navales de Cartagena, al principio de la guerra civil. La misma suerte corrieron los dos alumnos de la 11 promoción, llamada en abril de 1936. Ocupaba en ese momento la dirección de la escuela el capitán de corbeta Díaz Domínguez.

La Armada tenía prevista la sustitución de los *Martinsyde* por biplazas navales *Hawker Osprey*, sobre ruedas o flotadores, pero esto no llegaría a producirse, aunque un ejemplar llegó a España poco antes de iniciarse la guerra civil.

También estaba pensado el relevo del *Macchi M.18AR* por el *Potez 452*, pero los acontecimientos político-militares de 1936 lo impidieron.

La Aerostación y la Aviación Civil en los últimos años de la República

UN trascendental proyecto que quedaría anulado por la guerra civil fue el del vuelo estratosférico del teniente coronel Herrera. Este, académico de número de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales desde el 19 de abril de 1933, había hecho público su proyecto a finales de ese año en las páginas de *Madrid Científico*. Decía el ilustre ingeniero militar que las exploraciones llevadas a cabo por el profesor suizo Auguste Piccard y por los soviéticos Birnbaum y Godunov no habían proporcionado todos los datos que se necesitaban sobre la región situada por encima de los 12 kilómetros, a la que no llegaban los globos sondas: composición del aire, corrientes horizontales y verticales, estado eléctrico, disminución de la gravedad y, sobre todo, lo concerniente a la radiación cósmica, a la que calificaba "el problema más apasionante de la física actual". Apuntaba el científico que era particularmente interesante para su estudio la capa situada entre los 20 y 25 kilómetros, porque "en ella habrá de efectuarse



ANTONIO CAMACHO BENITEZ

NACIO en Málaga el 24 de mayo de 1892 y murió en Méjico en 1975.

Ingresó en Intendencia en 1910 y prestó servicios en Marruecos hasta que en 1920 asistió al curso extraordinario de pilotos de este año. Titulado en octubre de 1921 fue destinado a Melilla, a la 3.ª Escuadrilla De Havilland.

Citado varias veces por su buena actuación, ésta resultó especialmente brillante en la jornada del 10 de octubre de 1924, en la que, herido al abastecer la posición de Ain Rapta y alcanzado el motor de su avión, terminó la misión. En el vuelo de retorno, al llegar sobre Tefer, otra posición sitiada, había perdido tanta altura que hubo de refugiarse en ella aterrizando contra las alambradas. Camacho y Cipriano Rodríguez, su observador, participaron en la defensa de Tefer

hasta que fueron evacuados el 11 de noviembre. Por esta acción le fue concedida la Medalla Militar individual.

Permaneció en Marruecos hasta 1927, en Larache, Tetuán y Melilla, totalizando cerca de 650 servicios de guerra y más de 700 horas de vuelo, concediéndosele dos ascensos por méritos de guerra, a comandante en 1925 y a teniente coronel en 1927, con antigüedad de 30 de septiembre de 1926.

Clasificado con la categoría de jefe de escuadrilla al crearse la Escala de Aviación, realizó los cursos de Mandos y de Observador y fue nombrado jefe del Grupo número 10 de hidroaviones de Atalayón. Baja en Aviación a causa de la sublevación de Cuatro Vientos, en abril de 1931 asumió el mando de la Escuadrilla de Marruecos y pasó luego a la 2.ª Escuadra (Sevilla) y a otros destinos.

Al comenzar la Guerra Civil ejercía el mando de la 1.ª Escuadra (Getafe), que mantuvo hasta que el 13 de marzo de 1937 fue nombrado Subsecretario del Aire, puesto que conservó al organizarse el ministerio de Defensa, con la nueva designación de subsecretario de Aviación. Al dividirse en dos el territorio republicano, asumió la jefatura de las Fuerzas Aéreas de la Región Centro-Levante.

En marzo de 1939 se puso a las órdenes del coronel Casado y empleó la Aviación en su favor. Abandonó España al concluir la guerra y se dirigió a Londres y luego a Méjico.

el tráfico aéreo en el porvenir, por presentar la ventaja de permitir velocidades de crucero del orden de los 1.000 Km/h, sin que los inconvenientes para la propulsión aparezcan como insuperables".

Proponía Herrera para la ascensión un globo esférico de 36 metros de diámetro, 4.071 metros cuadrados de superficie y 24.500 metros cuadrados de capacidad. Había diseñado también una escafandra provista de inhalador de oxígeno y un traje, ajustado al cuerpo con vendajes (para la conservación de la presión normal) y dotado de calefacción eléctrica, que perfeccionaría sensiblemente en 1935. Diversos aparatos acoplados a la barquilla permitirían recoger una amplia gama de datos del máximo interés para la ciencia y la navegación aérea.

El equipo se confeccionó en la Escuela de Mecánicos de Aviación y tras sucesivas pruebas que aconsejaron diversas modificaciones, escafandra y traje fueron probados el 13 de mayo de 1936 en Cuatro Vientos. Los endosó el propio Herrera, que para entonces ya había cumplido los cincuenta y siete años, y que se sometió en una cámara especial a las condiciones atmosféricas de presión y temperatura de las alturas en que pensaba desarrollar sus trabajos. Todo funcionó perfectamente y se señaló una fecha indeterminada



El piloto catalán Ramón Torres Guash junto a la avioneta Potez 43, con la que realizó su viaje a África Central.

dentro del mes de octubre para efectuar la ascensión. Madrid sería el punto de partida, la hora las siete de la mañana y se calculó que la experiencia duraría cinco horas: dos para la elevación, una para realizar los trabajos, al sobrepasar los 20.000 metros de altura, y otras dos para el descenso. El proyecto contaba con el patrocinio de la Sociedad Geográfica Nacional de España y de distintas entidades oficiales y particulares interesadas en estas investigaciones. Durante sus preparativos los capitanes norteamericanos Stiven y Anderson batieron la marca de altitud, al alcanzar los 22.066 metros, pero Herrera no perseguía lograr ningún *record*, sino desvelar un misterio científico. La guerra se lo impediría.

1936 fue el último año de vida de nuestra aerostación y durante él se concedieron títulos de piloto de globo libre a un jefe y dos oficiales y se confirmaron los de diez.

En lo referente a la aviación comercial el cambio político que acarreó el triunfo del Frente Popular afectó a LAPE en el sentido de que se concedió su presidencia al capitán Carlos Núñez Maza, que simultaneó su desempeño con el de las funciones de secretario técnico de la Dirección General, y su dirección general al también capitán Joaquín Mellado.

En abril de 1936 se suspendió el servicio Valencia-Palma y se volvió al primitivo proyecto Barcelona-Palma, aunque en esta segunda oportunidad, con trimotores terrestres. En

los meses siguientes la compañía recibió dos nuevos *Douglas DC.2* y ello permitió emplear, sin agobios, este modelo de avión no solamente en la línea Madrid-Burdeos-París, inicialmente diaria, sino también en la que unía semanalmente Madrid con las islas Canarias y que tuvo una gran acogida. A estas dos se agregaría en mayo la línea Madrid-Barcelona-Marsella-Ginebra-Stuttgart-Berlín, que tuvo carácter diario, incluso domingos, en *pool* con Deutsche Lufthansa, que había prolongado su línea Berlín-Barcelona hasta Madrid en la primavera.

El plan previsto para el verano de 1936 y que se inició en la primavera, incluía los siguientes servicios:

— Nacionales: Madrid-Sevilla, Madrid-Barcelona-Palma y Madrid-Valencia, diarios, excepto domingos y festivos; Madrid-Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife, semanal.

— Internacionales: Madrid-Lisboa y Madrid-Burdeos-París, este último en correspondencia con Air France, diarios, excepto domingos; Madrid-Barcelona-Marsella-Ginebra-Stuttgart-Berlín, diario.

Los pilotos privados aumentaron sus actividades y destacaron entre ellas el rally internacional de Barcelona de enero de 1936 y los vuelos de Ramón Torres, Juan Ignacio Pombo, José María Carreras y Lorenzo Richi.

Ramón Torres Guash, ingeniero industrial catalán, efectuó, con la ayuda de Carlos Coll, un extraordinario periplo africano a bordo de una avioneta *Potez 43*, con motor de 100 CV de la misma marca. Despegó del Prat de Llobregat el 22 de noviembre del año 1934 en que obtuvo el título de piloto y después de hacer escala en Barcelona y Sevilla llegó a Tánger, desde donde contorneando toda el África Septentrional alcanzó Dakar, para desde allí seguir los cursos de los ríos Gambia y Níger hasta Gao. Tomó entonces rumbo norte y después de atravesar todo el desierto del Sahara y Marruecos tomó tierra en Melilla, y regresó a Barcelona el 23 de diciembre. Había realizado un recorrido total de 11.660 kilómetros en 23 etapas y a lo largo de treinta y dos días, hazaña que le valió el trofeo *Harmon 1934*.

Siguió en el tiempo a este vuelo de Torres el más osado de cuantos emprendiera un aviador civil. El realizado en el verano de 1935, con una avioneta deportiva, Juan Ignacio Pombo Alonso Pesquera, hijo menor de Juan Pombo Ibarra, uno de los más brillantes pioneros de la Aviación e iniciador de una importante familia aeronáutica. Con el apoyo del Gobierno, que le concedió una subvención de 25.000 pesetas, y de la Diputación de Santander, adquirió una avioneta *British Aircraft Eagle.2*, monoplano de ala baja cantilever, construida en madera contrachapada y dotada de un motor *Gipsy Major* de 130 CV, en la que se introdujeron las modificaciones necesarias para hacerla capaz de atravesar el Atlántico.

Se la dotó de un depósito de 694 litros de capacidad, que la daba una autonomía teórica de 13.800 kilómetros y después de un viaje de prueba Londres-Santander, el domingo 12 de mayo de 1935 emprendió el vuelo en la que se bautizó con el nombre de *Santander*, con la intención de llegar a México después de atravesar el Atlántico Sur en una etapa de 3.160 kilómetros sobre el mar, la más importante y larga recorrida hasta entonces por un avión deportivo. Juan Ignacio Pombo consumó su hazaña, después de haber atravesado España y contorneado el África



El veterano piloto Juan Pombo despiden a su hijo Juan Ignacio que se dispone a emprender su vuelo trasatlántico con la avioneta "Santander".

septentrional hasta Bathurst, desde donde se dispuso a dar el salto a Natal. Lo hizo el 20 de mayo. Conseguido el éxito en la parte esencial de su periplo sufrió una serie de incidencias en una de las cuales la avioneta quedó destruida en un aterrizaje en Brasil. Reemprendió el vuelo el 10 de junio y después de hacer escala en Paramaribo, isla de Trinidad, Maracaibo, Barranquilla, Bogotá, nuevamente en Barranquilla y Panamá, llegó a San José de Costa Rica aquejado de un fuerte ataque de apendicitis, que lo obligó a internarse y someterse a una operación quirúrgica. Repuesto de ella continuó su recorrido y tras hacer escala en San Salvador, Guatemala, Vera Cruz y Acapulco, tomó tierra triunfalmente en México el 16 de septiembre de 1935.

El 2 de enero de 1936 José María Carreras, por cuenta de la Cooperativa de Trabajos Aéreos de Barcelona, voló desde la ciudad condal a Bata, para estudiar algunos anteproyectos de explotaciones forestales. Empleó un *Farman* con motor *Hispano* de 250 CV y le acompañaron el mecánico Lorenzo Fornes y el matrimonio formado por Juan Jover y Teresa Rafols. Despegaron del Prat de Llobregat y después de nueve etapas llegaron a su destino el 11 de enero. Habían recorrido 5.850 kilómetros. Permanecieron en la Guinea cerca del mes y medio —efectuando vuelos a Fernando Poo, Yaundé, Duala y otros lugares de la región— y regresaron por un itinerario similar, en siete etapas, con un total de 6.150 kilómetros que elevaba el cómputo final a más de 12.000.

Con una finalidad semejante Lorenzo Richi, piloto afecto al servicio de Fotogrametría del ministerio de Hacienda, voló a Guinea Ecuatorial, con el encargo de estudiar la posibilidad de establecer una línea aérea con nuestras posesiones. Empleó una *GP.1* de fabricación nacional,

especialmente acondicionada, y despegó de Barajas el 11 de enero de 1936, nueve días después de que Carreras lo hiciera desde Barcelona, y llegó a Santa Isabel el 21 de enero. Permaneció en la capital de la colonia hasta el 8 de febrero, en que desde Bata inició el viaje de regreso, tomando tierra en Barajas el 12 de ese mismo mes.

El último de estos grandes vuelos protagonizados por civiles es el que emprendieron Ramón Torres y Carlos Coll con la intención de volar sin escalas los 3.245 kilómetros que separan Barcelona de San Luis del Senegal que, de lograrlo, hubiera constituido una nueva marca mundial en



Lorenzo Richi y Arturo González Gil junto a la G.P.



José M^a Carreras, Lorenzo Fornés y el matrimonio Jover que en su vuelo a Guinea, a bordo de un Farman, recorrieron más de 12.000 kms.



Los tres primeros situados en el I Rally de Barcelona, en enero de 1936, Zúñiga, Balcells y Gravas.

avión ligero. Despegaron del Prat de Llobregat el 14 de enero de 1936 y durante el vuelo sufrieron un fuerte viento en contra que redujo su velocidad, por lo que decidieron abandonar la empresa y tomaron tierra en Agadir cuando habían cubierto 1.950 kilómetros.

Esos dos mismos pilotos se inscribieron más tarde para participar en el *II Rally Sahariano*, que organizó el Aeroclub de Trípoli y en él obtuvieron el séptimo puesto entre los veinticinco participantes. No satisfechos, decidieron regresar dando la vuelta al Mediterráneo y desde Trípoli se dirigieron a El Cairo, Palestina, Siria, Turquía, Rumania, Italia y Francia, para regresar a Barcelona después de haber recorrido 14.500 kilómetros, de los que 6.823 correspondían a la competición sahariana.

La aviación de turismo incrementó sus actividades y en enero de 1936 se celebró en Barcelona un festival aéreo internacional que no fue sino la culminación de otros muchos de carácter local que se organizaron en diferentes provincias. También proliferaron los vuelos sin motor y así como hasta 1935 sólo se habían concedido títulos A y B, en febrero de este último año, José María Bescós, del Huesca Aeroclub, conseguía el primer título nacional de categoría C, de vuelo a vela. Los aficionados del Alto Aragón contaban ya con el espléndido escenario del cerro de Monflorit, que desde entonces sería la catedral al aire libre del vuelo sin motor español. Allí se celebró en abril de 1935 la Primera Semana Nacional de Vuelo a Vela y durante ella el grupo de alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica acaparó ocho de los doce títulos C concedidos. No obstante los medios eran modestos y el número total de veleros que se reunieron fue únicamente seis. El teniente Ordovás y el suboficial Peñafiel, también formados en Alemania, fueron los continuadores de la obra del malogrado Albarrán.

A comienzos de 1936 se celebró, también en Huesca, la Segunda Semana Nacional, pero la ausencia de viento la deslució, aunque todavía se otorgaron siete títulos C, los últimos de anteguerra. De ellos cinco se concedieron a alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica.

Técnica e Industria.

LOS años 30 no fueron prósperos para el mundo. Los efectos de la grave crisis financiera de 1929, que originó la *gran depresión*, se hicieron sentir en todo el occidente y también en España, aunque no en tan gran medida como en los países industrializados.

Su víctima en aviación sería la industria aeronáutica, a la que debían incorporarse los primeros ingenieros titulados en la Escuela Superior Aerotécnica, de la que salieron en diciembre de 1931. No obstante y debido en parte a su esfuerzo, se produjo un hecho altamente positivo: la aparición de una docena de tipos de avión ligero, en su mayor parte diseñados, proyectados y contruidos por ellos mismos y no por las empresas establecidas. La guerra civil cercenaría de raíz esta labor, sin dar tiempo a que maduraran los modelos en experimentación y se afirmaran en el potencial mercado aquellos que se revelaron como más prometedores.

La Administración contribuyó a su lanzamiento con el concurso que para dotar de avionetas de escuela elemental

a los centros de instrucción, se convocó en 1934 y se cubrió en 1935. Para los ingenieros supuso un acicate y sirvió para que se materializaran sus ideas, que darían lugar a los modelos premiados.

El concurso de avioneta ligera fue ganado por la debida a González Gil y Pazó, la *GP.I*, que comenzó a fabricarse en serie, aunque sus primeros ejemplares no saldrían de fábrica hasta después de iniciada la guerra civil. La construcción de las series del caza británico *Hawker Fury* y

casa matriz para dar nacimiento a la sección de aviación de la Hispano-Suiza, siguió montando los *Nieuport 52* hasta 1934 en que entregó el último ejemplar, que probablemente no llegó a ser el número 100 previsto. Cumplida esta tarea comenzó a prepararse para la fabricación del *Fury*, que no llegaría a hacerse realidad, y se dedicó a la construcción de los aviones de entrenamiento *E.30* contratados por las Aviaciones Militar y Naval, que empezaron a entrar en servicio en la inmediata preguerra y que continuaron



1935. El ministro de la Guerra, Sr. Gil Robles con el director general de Aeronáutica, capitán Warleta (de paisano), los jefes de Aviación Militar, comandante Sáenz de Buruaga, y Naval, capitán de fragata Hermida, y un nutrido grupo de aviadores, entre los que se pueden reconocer a García Morato, Frutos, White, Álvarez Cadórniga, Prado y Serrano de Pablo, entre otros.

del bombardeo norteamericano *Martin Bomber*, quedaron en simples intenciones y la misma suerte corrió el biplaza *Hawker Osprey* encargado por la Marina.

Al abandonar definitivamente la Aviación Militar la fabricación de aviones, la actividad de sus talleres se redujo a reconstruir, reparar y mantener los que estaban en servicio y derivó sus pedidos hacia la empresa privada, que vio acrecentada su actividad.

La Hispano de Guadalajara, que en 1931 se fundió con su

fabricándose en Alicante durante la contienda. Es muy posible que el número de éstos pasara de los 40 y algunos siguieron activos hasta 1949, gracias a la robustez y fiabilidad de su célula y de su motor, que era el *Hispano Suiza 90d* de 250 CV.

Otro producto de Guadalajara fue el prototipo *E.34* proyectado por el capitán Vicente Roa, que obtuvo el segundo premio en el concurso de avionetas de escuela. Biplano clásico, interesó a la Marina, como sabemos, que

hizo un pedido de cinco ejemplares, no entregados a causa de la guerra.

En la fábrica de Loring, desde 1934 Aeronáutica Industrial, S. A. (AISA), se fabricaron en 1931 tres o cuatro avionetas *E.II*, de las que una, equipada con motor norteamericano *Kinner* de 100 CV, fue la utilizada por Fernando Rein Loring en su primer vuelo a Manila. A partir de entonces no volvió a construir ningún avión original, pues el trimotor colonial, proyectado con vistas a establecer un enlace oficial con los territorios de la Guinea española se estrelló durante las pruebas, con muerte del veterano piloto Joaquín Cayón y dos mecánicos, y el programa se abandonó; igual suerte corrió la avioneta *Loring X*, que se presentó al concurso militar y al no conseguir clasificarse quedó condenada al olvido.

La empresa se dedicó a fabricar aviones ajenos. El primer encargo que recibió fue el de los tres trimotores *F.VIII b-3m*, construidos bajo licencia Fokker, que equiparon la escuadrilla del Sahara y posteriormente inició la serie de 100 avionetas *GP.1*, ganadoras del concurso de 1935.

Construcciones Aeronáuticas, que en 1931 había cumplido el pedido de la tercera serie de *Breguet 19* y de los *Dornier Wal* que le habían sido solicitados por la aeronáutica militar y los seis primeros de la naval, decidió fabricar algunas avionetas *CASA*, de las que terminó unas nueve, que fueron adquiridas por particulares y por Aeronáutica Naval. Aviación Militar pidió en 1932 una cuarta y última serie de 20 *Breguet 19*, que se entregaron a lo largo de los años siguientes, y de la que el último salió en octubre de 1935 —uno de los entregados en este período, precisamente en 1933, fue el inolvidable *Cuatro Vientos*, perteneciente a la versión *19 Super TR*, también conocida como *Superbidón*—; esta actividad se completó con la reconstrucción de otros 30 aviones de este tipo.

CASA acometió en estos años la fabricación de los 25 aviones torpederos *Vickers Vildebeest* solicitados por la Armada, que con los dos adquiridos en Gran Bretaña completarían los 27 programados. La serie empezó a entregarse en 1935 y la factoría de Cádiz construyó 14 juegos de flotadores para permitir la conversión en hidros de otros tantos torpederos, aunque sólo fueran dos los así equipados antes de la guerra. En esta factoría también se construyeron cinco *Dornier Wal*, tres para la Aeronáutica Naval y dos para la LAPE.

Cuando comenzó la guerra *CASA* tenía contratados dos de los más importantes programas de renovación hasta entonces emprendidos: 42 bimotores *Martín Bomber* para la Aviación Militar y 10 biplazas *Hawker Osprey*, para la Aeronáutica Naval. El conflicto impidió que estos planes se realizaran.

Junto a estas realizaciones los ingenieros independientes construyeron una pequeña constelación de aviones ligeros sin otra ayuda que sus propios medios económicos o los conseguidos con su crédito personal. José Freüller, malagueño o ingeniero del IBAI, tras la destrucción de sus dos primeros productos en sendos accidentes, realizó otras dos avionetas que recibieron matrícula en el registro oficial y de las que la última fue un atractivo monoplano de ala baja que voló hasta la guerra. Por su parte el capitán José Luis Servet y el alférez Miguel Guinea, ambos ingenieros

aeronáuticos de la primera promoción construyeron un prototipo que quedó destruido en accidente en 1933; sin desanimarse, terminaron en 1935 una segunda avioneta, la *Guinea-Servet 2 DDM*, que voló bien y fue adquirida por un piloto privado.

Pero el más distinguido de los diseñadores españoles en el campo de los aviones ligeros fue, casi sin duda, Arturo González Gil. Ingeniero militar y aviador, había adquirido su título aeronáutico en París en 1925; en 1933 se retiró del Ejército con el empleo de capitán y pasó a ser director técnico de la fábrica Loring, puesto en el que sucedió a Barrón; con independencia de su trabajo en la empresa, que ya se llamaba AISA, proyectó y construyó su primera avioneta en 1934 y con el apoyo financiero del capitán José Pazó, ingeniero aeronáutico de la primera promoción española, presentó el prototipo *GP.1* con motor *Walter Junior* de 105 CV en el concurso militar del que resultó ganador. La *GP.1* era una avioneta de ala baja y su victoria fue premiada con 200.000 pesetas y con un contrato de producción de 100 ejemplares que adquiriría la Aviación Militar. Esto permitió a González Gil y Pazó fundar la sociedad *Construcciones de Aviones Prototipo (CAP)* y lanzar varios modelos más: el biplaza *GP.2*, el monoplaza *GP Especial* y el cuatriplaza *GP.4*, los tres con cabina cerrada y motor *De Havilland Gipsy Major* de 130 CV. Las avionetas *GP*, de las que se terminaron antes de la guerra sólo una media docena de prototipos, se distinguían por la limpieza de sus líneas aerodinámicas.

Otra de las avionetas que se presentaron en el concurso militar fue la *Adaro I.E.7 Chirta*, proyectada por el veterano ingeniero industrial y piloto Julio Adaro, pero lo hizo sin fortuna. Por último, en la categoría de lo que hoy llamamos ultraligeros aparecieron en Barcelona los prototipos *Pallaróis 40-A* y *Klein*.

En lo que a alas giratorias se refiere Juan de la Cierva vendió la licencia de fabricación del autogiro en países de gran tradición aeronáutica y uno de sus licenciarios, el alemán Focke, puso en vuelo en 1936 el primer helicóptero efectivo, el *FW-61*.

La expansión en España del vuelo sin motor dio motivo para la construcción de planeadores y veleros de diseño generalmente alemán y a la aparición de varios tipos totalmente españoles, entre los que destacaron los planeadores *CYPA*, debidos al capitán Francisco Arranz y el velero *Ingeniero Industrial*, proyectado por Juan J. Maluquer en la Escuela Central de Ingenieros Industriales.

En el capítulo de motores, la Hispano Suiza de Barcelona, además de los de 500 y 600 CV de 12 cilindros en V, produjo cierta cantidad de motores radiales del tipo 90d de 250 CV, que no eran sino una versión nacional del excelente *Wright Whirlwind* norteamericano, para los *Hispano E.30* y *Fokker F.VIIIb-3m*. La guerra abortó la producción de los *Hispano-Suiza 12Xbrs* de 700 CV que habrían de montar los *Hawker Fury*, tal vez, de los *Wright Cyclone* que llevarían los *Martín Bomber*.

Elizalde terminó la fabricación de motores *Lorraine* de 450 CV y debería haber producido en serie el motor checoslovaco *Walter Junior* para las avionetas *GP.1*, aunque desconocemos si llegó a salir de fábrica alguno antes de la guerra. El esforzado desarrollo de la línea Dragón llegó

hasta el tipo *Super-Dragón* de 9 cilindros con reductor y compresor, que debía dar 700 CV, pero ninguno de los modelos se fabricó en serie.

Dentro de la industria auxiliar aparecieron en el período republicano algunas nuevas fabricaciones, como la de paracaídas por la S. A. Sanpere de Barcelona, que producía con licencia Irvin, y la de tubo de acero al cromo-molibdeno que emprendió Echevarría, S. A.

Entre la teoría y la práctica

KINDELAN había precisado que no era partidario de la creación de un ministerio de Aviación y que prefería la solución de un ministerio de Defensa Nacional dentro del cual una dirección general para asuntos de aeronáutica centralizara todo lo relativo a aviación, tanto militar como naval o civil, que, en su tiempo, se encontraba disperso en los ministerios de Guerra, Marina, Trabajo y Gobernación. Escribía en 1925: "*Parece innecesario, o a lo menos prematuro en nuestro país, la creación del ministerio de Aeronáutica*", y esta misma fue la opinión que sostuvo Manuel Azaña, en esta materia muy influido por aquel, aunque nunca lo confesara. En su discurso a las Cortes el 28 de junio de 1933 en defensa de su proyecto de creación de la Dirección General de Aeronáutica dijo: "*Se ha discutido en España si convenía o no crear el ministerio de Aeronáutica, que otros, con una impropiedad absoluta, llaman el ministerio del Aire, y cosas de este tipo, que son absolutamente adjetivas y exteriores, porque lo que hace falta no es un ministerio y una burocracia más que*



Portada del primer número de Revista Aeronáutica, órgano oficial de la Aviación Militar española, que desde entonces se ha venido publicando sin más interrupción que la impuesta por la Guerra Civil.



MANISES

SEDE del Aero-Club de Valencia en los años de la preguerra, en 1936 sirvió de base a los aviones que actuaban en el frente de Teruel y en 1937 pasó a depender de la 4.ª Región Aérea (Valencia), como cabecera del Sector segundo, al que pertenecían La Señera, Villar del Arzobispo, Liria, Carlet, Sinarcas, Sagunto, Alcubles, Montroy, etc.

Al acabar la guerra civil alojó inicialmente a la Escuadra de Asalto Curtiss (en realidad Polikarpov I-15) y al Grupo de Caza Super-Curtiss (I-15B), unidades que luego se trasladarían, respectivamente, a Alicante y Reus. El máximo esplendor lo alcanzó Manises a partir de 1955, cuando pasa a albergar los F-86F "Sabre" del Ala 1, heredera de la Escuadra Morato. Estos aviones fueron sustituidos en 1970 por los Mirages III-E, que aún siguen en servicio en el Ala 11, nueva designación de la antigua Ala 1.

aumente los gastos del presupuesto, sino un servicio que realmente exista y funcione, llámese o no ministerio", y algo más adelante añadió: "*La reforma que se hace ahora y que está en curso consiste en separar del Ejército, la Aviación Militar y de la Marina, la Aviación Naval, y fundirlas en una sola organización aeronáutica que es la Aeronáutica nacional*".

A esa aviación, todavía no independiente, la concedía una importancia extraordinaria: "*sin aviación militar estamos en absoluta indefensión, porque las otras naciones con quienes España pudiera estar en conflicto, tienen poderosa aviación militar; todas las naciones de Europa tienen cientos y cientos de aparatos de guerra con escuadras poderosísimas, frente a las cuales las antiguas escuadras navales son un juguete, y España, en este particular, está poco menos que en mantillas*".

Estas ideas, sin embargo, no hallaron expresión ni en sus decretos ni en los presupuestos generales del Estado. Era tarea que dejaba para mejor ocasión, para que la llevara a cabo el Parlamento al que prometió entregar un minucioso estudio de las necesidades de la defensa nacional, que creía sólo podía ser garantizada con una profunda modernización de las fuerzas aéreas y navales, puntos de vista en los que nuevamente coincidía con Kindelán.

Naturalmente se notaba la influencia que sobre él ejercieron sus colaboradores de aviación, entre los que destacaba el teniente coronel Pastor Velasco, al que nombró jefe superior y que era un veterano aviador con gran

experiencia. Lamentablemente su obra se redujo a la creación nominal del Arma de Aviación Militar y a la no menos nominal constitución de la Dirección General de Aeronáutica, aunque esta iniciativa sería recogida y hecha realidad por gobiernos sucesivos. En el terreno práctico se redujo el número de las unidades aéreas, se dejó envejecer su material sin sustituirlo y se siguió más la línea de una quinta arma que la de un nuevo ejército.

Sobre todos estos temas se polemizó mucho en los medios militares. La *Revista Aérea* había terminado su vida con el número de noviembre-diciembre de 1930 y como no se despidió de sus lectores todo parece indicar que su defunción fue traumática. En ella habían defendido la necesidad de una aviación independiente Gómez Lucía, Abheillé, el Infante Don Alfonso, el propio Kindelán y Manzanque, que con ocasión del fallecimiento de Douhet escribió que su desaparición señalaba el principio del éxito de sus doctrinas.

A este mismo autor se debe un libro aparecido en 1931, pero que comenzó a imprimirse con anterioridad a la sublevación de diciembre de 1930, y que tituló: *El dominio del aire y la defensa nacional*, en el que sostenía las tesis del recién fallecido teórico italiano y por lo tanto la existencia de un ejército del aire no supeditado a las fuerzas de superficie y con unos conceptos estratégicos propios. Sus conclusiones eran las siguientes: Resistir en la superficie para hacer masa en el aire; dedicar todos los recursos aéreos a constituir una armada exclusivamente ofensiva; renunciar a la aviación auxiliar y la defensa aérea con medios aéreos; protección aérea con elementos antiaeronáuticos; desarrollo de la protección pasiva; creación de un ministerio de Aeronáutica o reunión en la Presidencia del Consejo de Ministros de todos los medios aéreos; y creación de algún organismo que en paz y en guerra asumiera la dirección de las tres fuerzas armadas.

Todas estas y otras ideas tuvieron como plataforma de difusión la *Revista de Aeronáutica*, que nació bajo la dirección del comandante Francisco Fernández Longoria en abril de 1932. En su primer número Manzanque insistía en sus conocidos argumentos al comentar el discurso que Azaña pronunció en las Cortes el 2 de diciembre de 1931, con motivo de la discusión de la ley que creaba el cuerpo de suboficiales, ocasión que eligió para explicar las líneas generales de las reformas de guerra y su política militar.

En ese órgano del pensamiento aeronáutico y de discusión intelectual, Ortiz Echagüe, entonces director de CASA, defendió una política de prototipos nacionales y Longoria polemizó con los marinos que negaban la existencia de otras estrategias que la terrestre de ocupación o la naval de bloqueo, e insistía en el aforismo de Kindelán de que "*una aviación fuerte es el instrumento coactivo más eficaz y más barato a que puede recurrir España para verse libre de la eventualidad de una guerra*".

Tuvo resonancia en los medios aeronáuticos y militares la conferencia que el 12 de noviembre de 1932 pronunció en la Escuela Superior de Guerra el jefe de la Aviación Militar, Angel Pastor Velasco; contribuyó a ello la presencia de Azaña, jefe del Gobierno y ministro de la Guerra. Pastor la tituló: *El factor aéreo en la guerra futura* y después de

defender las ideas de Douhet comentó: "*Se dice: eso es una ilusión. Y yo digo que sí lo es, porque no hay nación en el mundo que haya admitido de plano la teoría de Douhet y haya consagrado su esfuerzo a crear la escuadra aérea capaz de realizar estos objetivos; pero si una nación se decidiera a hacerlo, nadie seguramente podría seguir tachando de iluso a Douhet*".

Meses después de ese acto, el 25 de marzo de 1933, dio comienzo el *Curso de información para coroneles* en el que, por primera vez, los futuros generales asistieron a prácticas aéreas. En él Pastor pronunció la lección principal sobre *Aviación Militar* y expuso su criterio de que era necesario ir a una tercera fuerza armada y propugnó un mando único sobre la aviación de caza y la defensa contra aeronaves. Eran ideas que suscribían la práctica totalidad de los aviadores, de los que siguieron siendo portavoces en la *Revista de Aeronáutica*, Manzanque, Aboal, Martínez Merino, Spencer y el propio Longoria.

Las discusiones fueron muy vivas entre ellos y los marinos y, también frecuentes, aunque menos agrias, con los militares. Estos y los marinos seguían defendiendo a ultranza la necesidad de unas fuerzas aéreas de cooperación subordinadas al mando terrestre o naval, si bien en el Ejército sí se alzaban voces que aceptaban la existencia de una aviación independiente, aunque supeditada a la estrategia de superficie. Era la línea de pensamiento que se impuso y tuvo su máximo exponente en el por entonces comandante de Artillería Carlos Martínez de Campos.

La importancia de estas polémicas puede medirse por la de quienes polemizaban. Carlos Martínez de Campos llegaría a ser jefe del Estado Mayor del Ejército cuando aún no había ascendido a general y su sólida cultura militar y humanística le hicieron acreedor a ingresar como miembro numerario en las Reales Academias Española y de la Historia y cargar con la responsabilidad de ser preceptor y tutor del futuro rey Juan Carlos I; Francisco González Longoria sería durante muchos años jefe del Estado Mayor del Aire e imprimiría su sello personal en la política aeronáutica durante decenios; Luis Martínez Merino fue también jefe del Estado Mayor del Aire y Luis Carrero Blanco, defensor con Mateo Mille, de los puntos de vista navales, llegó a los más altos puestos de la Administración y la milicia. Estos eran los comandantes o capitanes que discutían vivamente en la *Revista de Aeronáutica*.

No faltaron en ella las firmas de otros más jóvenes, como García Morato o García Pardo, héroes posteriores de nuestra guerra civil, en cuyas postrimerías perecerían ambos. El primero tres días después de que finalizara y el segundo en la jornada en que acabó.

Sus contrastes de ideas y pareceres saltó de las revistas especializadas a la prensa y halló eco en los diarios nacionales de mayor tirada, en los que los marinos hicieron una cerrada defensa del acorazado y de la aeronáutica naval; los militares, aún aceptando la enorme importancia de la supremacía aérea en la guerra terrestre, de la estrategia de superficie y los aviadores radicalizaron su postura hasta la práctica identificación con el pensamiento dohuetiano, muy por delante del que marcaba la actuación de quienes dirigían la política aeronáutica.