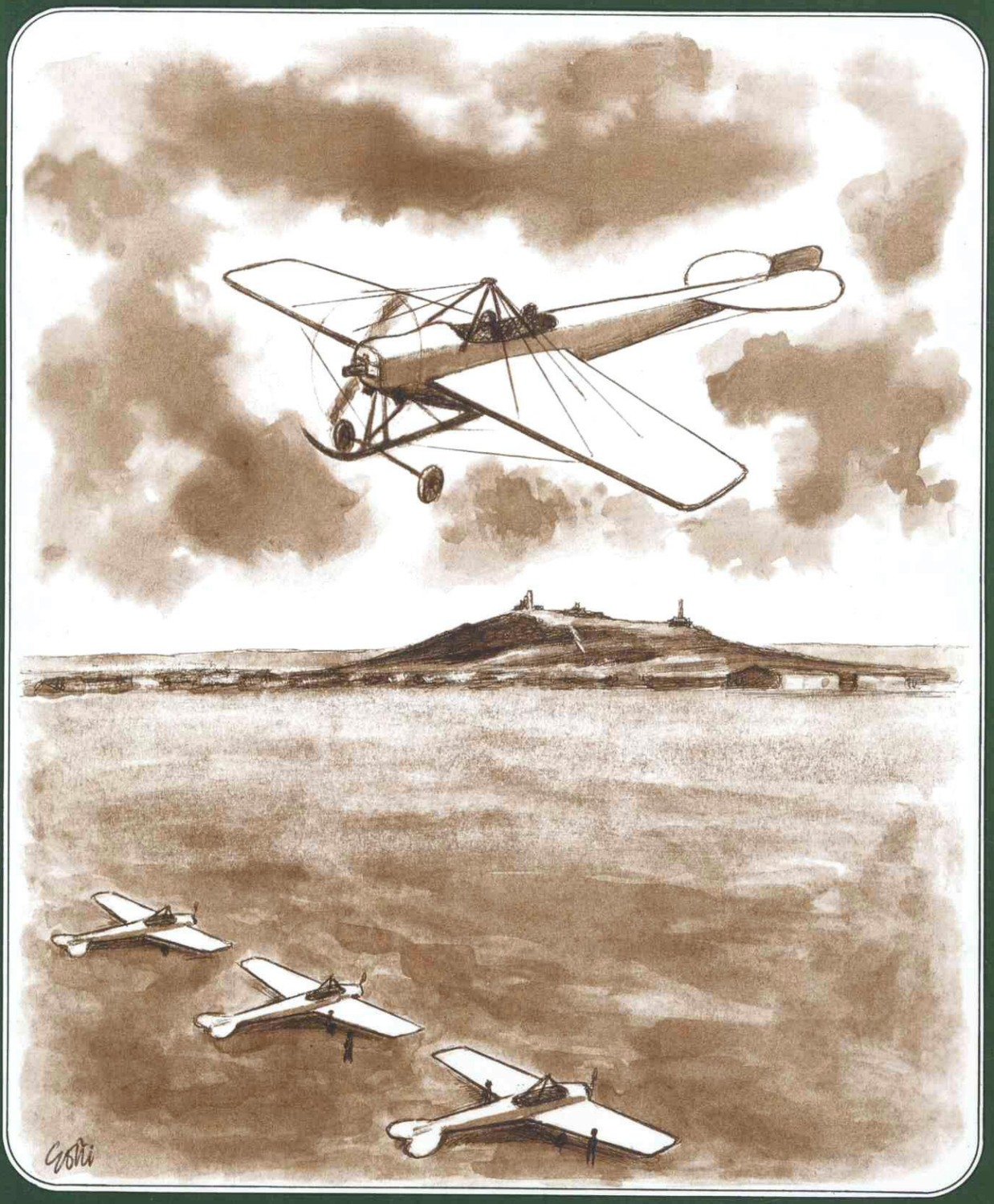
AEROPLANO

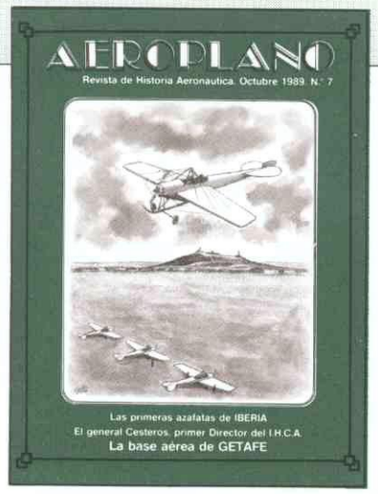
Revista de Historia Aeronáutica. Octubre 1989. N.º 7



Las primeras azafatas de IBERIA

El general Cesteros, primer Director del I.H.C.A.

La base aérea de GETAFE



3 PRESENTACION

«EL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICAS».
GENERAL CESTEROS: SU PRIMER DIRECTOR Y FUNDADOR DEL SEMINARIO. Por Rafael de Madariaga Fernández. 4

19 AERODROMOS DE ASTURIAS. Por Antonio González Betes, Doctor Ingeniero Aeronáutico.

LOS MONOPLANOS NIEUPORT DE LA BELLE EPOQUE EN ESPAÑA Y EN EL MUNDO.
Por José Warleta Carrillo, Coronel Ingeniero Aeronáutico. 25

48 BREVE HISTORIA DE VEINTICINCO AÑOS EN EL AERODROMO DE GETAFE. Por Antonio Fuente Vélez.
Incluye el cuadro «La Escuela Nacional de Aviación y el Reglamento de 1918» del Coronel Fernando Fernández-Monzón Altolaguirre.

UNA LEYENDA VIVIENTE, ADOLF GALLAND. Por Jorge Fernández-Coppel Larrinaga. 75

83 EL HALCON NOCTURNO. Por Jorge Fernández-Coppel Larrinaga.

LA APORTACION DE MATERIAL AEREO POR PARTE DE LOS PRINCIPALES PAISES EXTRANJEROS.
I. GENERALIDADES Y AYUDA A LA REPUBLICA. Por Jesús Salas Larrazábal, General Ingeniero Aeronáutico. 87

103 HERALDICA AEREA. Por «Canario» Azaola.

LOS CHATOS EN ESPAÑA (I). Por Estanislao Abellán Agius, Capitán de Aviación. 109

122 FACETAS MENOS CONOCIDAS DE UN GRAN AVIADOR:
CARLOS HAYA Y LA AVIACION DEPORTIVA. Por Rafael de Madariaga Fernández.

PATTY: LEALTAD HASTA LA MUERTE. Por «Larus Barbatus». 132

135 EL DERECHO EN LOS ALBORES DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA. Por Martín Bravo Navarro, Coronel Auditor.

LA IBERIA DE MARICHIN. DIALOGO CON LA PRIMERA AZAFATA. Por Carlos Pérez San Emeterio. 144

153 AVIONCITOS DE MENTIRA. Por «Canario» Azaola.

COMIC. Por Cic. 156

Revista de Historia Aeronáutica

Edita: INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICA
Princesa, 88 — 28008-MADRID — ESPAÑA
Teléfonos: 244 26 12 - 244 28 19
Depósito legal: M-20.014-1983 — ISSN 02 12-4556
NIPO: 099-89-011-7
Fotocomposición e impresión: Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire
Precio: España 800 pesetas; Extranjero 12$

Dirección: **José Martorell Guisasola.**
Redacción y Diseño: **Antonio M.ª Alonso Ibáñez y Juan A. Rodríguez Medina.**
Ilustraciones: **Goñi, Justo Miranda, Ignacio Velayos, Guillermo Moreno y Cic.**

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

PRESENTACION

Superadas las dificultades que retrasaron la publicación del número anterior de Aeroplano presentamos el correspondiente a 1989, que se inicia con la entrevista al General Cesteros. Su brillante ejecutoria a lo largo de una dilatada carrera culminada con la creación del Seminario de Estudios Aeronáuticos, embrión del actual IHCA, cuya primera dirección ostentó y la fundación de la Revista, le hacen acreedor del respeto y la admiración de quienes somos continuadores de su labor.

Otras dos entrevistas hechas a aviadores que, aunque extranjeros, lucharon en los cielos de España, el ya legendario piloto alemán Adolf Galland y el soviético Mijail Yakushin, atraerán sin duda, el interés de todos los interesados por los temas históricos.

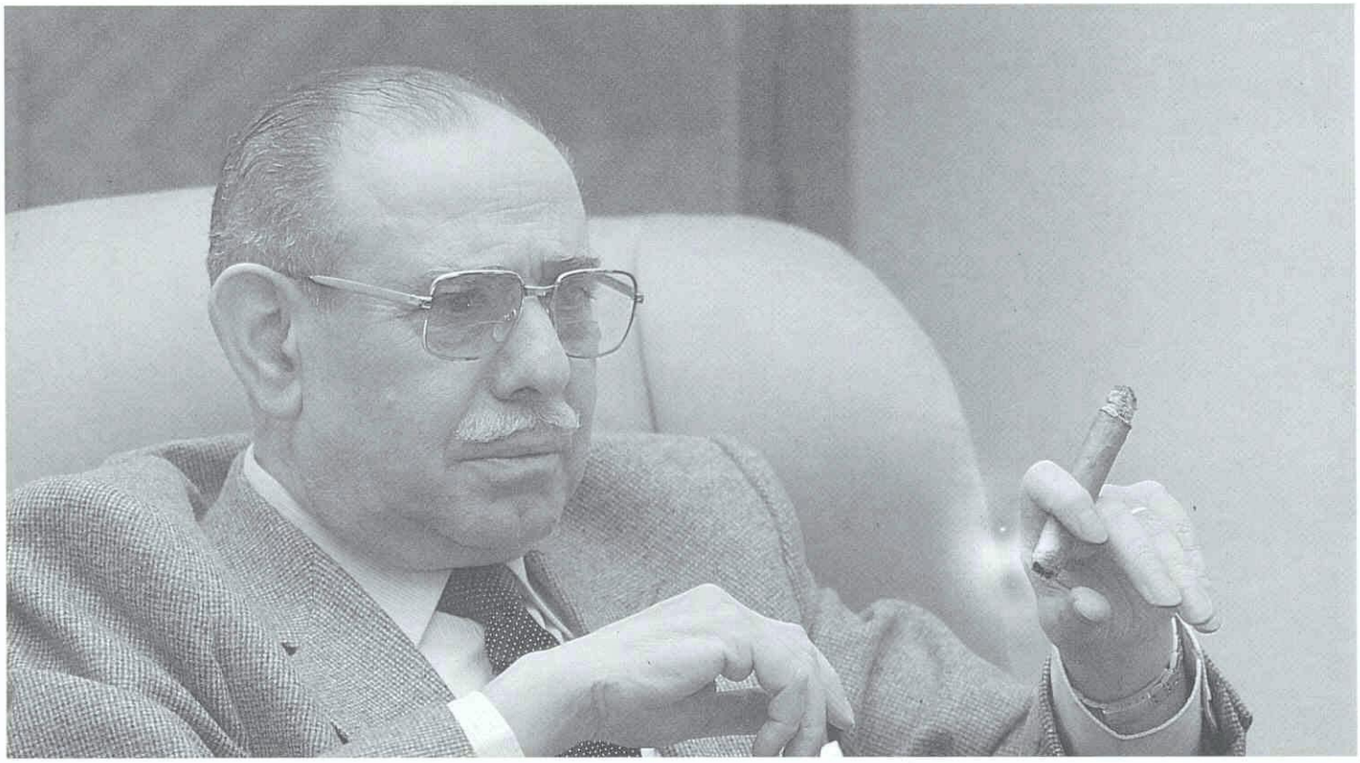
Los habituales trabajos sobre bases, material, y aspectos de la guerra civil española en su vertiente aérea completan entre otros el presente número de la Revista que, como siempre, queda abierta a la colaboración de todos aquellos que puedan aportar sus conocimientos a la investigación y difusión de los hechos y figuras señeras de la Historia de nuestra Aviación.

LUIS FERNANDEZ ROCA
General de División
Director del Instituto de
Historia y Cultura
Aeronáuticas.

«EL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICAS»

General CESTEROS: Su primer Director y Fundador del Seminario

Rafael de Madariaga Fernández



Cuando el 30 de junio de 1983, se nombraba al General Abundio Cesteros primer Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, se estaban cumpliendo casi día por día 45 años de labor fecunda al servicio de la Aviación de Nuestra Patria.

Piloto de Caza desde su primer destino, con cinco derribos confirmados en la Guerra de España, cazador en la 1ª Escuadrilla en Rusia durante la II Guerra Mundial, piloto de reactores, habiendo realizado la dura transformación al material americano ya en edad madura, había recorrido a continuación una creativa carrera como Jefe y General hasta llegar a la fundación del Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos precursor inmediato del IHCA. Todos los buenos aficionados a los temas históricos aeronáuticos de este país, las instituciones y entidades necesitadas de datos y de informaciones sistemáticamente investigadas y conservadas, y en fin esa posteridad vagamente impersonal, pero tangible y real, tendrá con el General Cesteros una deuda inestimable, por haber contribuido a dar vida a los órganos que se están encargando de conservar, rescatar y cuidar el bagaje inapreciable de la Historia Aeronáutica de nuestro País.

LA IDEA DEL SEMINARIO DE ESTUDIOS

Ya desde el año 1980, al tomar posesión del cargo de Secretario Militar del Aire, había reparado en la falta de un organismo en el Ejército del Aire que completara la labor del Museo, encargándose de recoger y promover los estudios históricos y culturales sobre nuestra Aviación, desarrollando un papel similar al del Servicio Histórico del Ejército de Tierra y el Instituto de Historia y Cultura Naval.

Pero fue una invitación, recibida a últimos del citado año, para participar en la Comisión Nacional de Historia Militar, la que hizo ver la necesidad de crear algún organismo encargado de hacer frente a dichos compromisos, ya que la citada Comisión estaba presidida por el Teniente General Director del CESEDEN formando parte como vocales los Jefes de los Servicios Históricos Militares de los tres Ejércitos. Organismo inexistente en el Ejército del Aire tal y como se relata en el número 4 de la revista AEROPLANO de noviembre de 1986.

Ante tal situación se hace un Informe-Propuesta al entonces Jefe del Estado Mayor Teniente General D. Emiliano Alfaro Arregui con cuya aprobación y decidido apoyo, nace por OM. 3/81 del 9 de enero de 1981, El Seminario de estudios Históricos Aeronáuticos (SEHA) adscrito a la Secretaría Militar.

LOS PRIMEROS PASOS E INICIATIVAS.

El Seminario, bajo la presidencia del General Cesteros y la inestimable y experta colaboración del Coronel Dáneo, comienza su andadura. Los protagonistas de entonces, colaboradores y miembros, por honor y por trabajo ingente en aquellas primeras escaramuzas, fueron casi los mismos que posteriormente han dado vida a las creaciones del

*El **morro** de un **Fiat CR-32**, avión volado por el General Cesteros en la guerra española.*

Instituto. Los hermanos Generales Ramón y Jesús Salas, los Coroneles José Warleta, Emilio Herrera, González Betes, Jaime Aguilar y el entonces Director de AISA José Antonio Delgado, los periodistas Ricardo Fernández de Latorre y Carlos Pérez San Emeterio, fueron entonces los desinteresados pioneros del SEHA y siguen siendo hoy los artífices del IHCA.

Con este reducido pero esforzado grupo se empieza a trabajar en el libro «Grandes Vuelos de la Aviación Española» que se publicó en junio de 1983, y en la celebración del Cincuentenario del Vuelo Sevilla-Cuba de Barberán y Collar, que se cumplía por las mismas fechas; la relación de Aeródromos con objeto de ir haciendo la Historia de los mismos, Plan de Trabajo, confección de una revista en la que se publicasen los trabajos que no tuviesen entidad suficiente para editar un libro, etc.

En 1982 se celebra en Zaragoza, en el ámbito de la Cátedra Palafox de su Universidad, el Primer Congreso Internacional de Historia Militar, cuya Presidencia ostenta Su Majestad El Rey Don Juan Carlos. El General Cesteros participó en la Comisión de Honor que tomó parte en la preparación y en el desarrollo del congreso, entre los días 26 al 28 de noviembre de ese año.

El Seminario se propuso a continuación la realización de las celebraciones citadas. El Cincuentenario del Vuelo Sevilla-Cuba se cumplía el 10 de junio de 1983 y se plasmó en el Festival Aéreo que tuvo lugar en Sevilla el día 12 de junio, con la instauración de un monolito en honor de los dos aviadores, la conferencia del General Serrano de Pablo en el Círculo de Labradores el día 13 y la apertura el día 14 de la Exposición sobre la Historia de la Aviación Española, que duró una semana, en el Centro Cultural Conde Duque de Madrid. Durante la cual se celebra en el mismo un ciclo de conferencias y coloquios subsiguientes al que asistieron un importante grupo de insignes aviadores, supervivientes de la época.

Otro festival aeronáutico tuvo lugar en Cuatro Vientos, con una comida en el histórico Pabellón de Oficiales. Por esos días, se presentó en el citado Centro Cultural el libro de Grandes Vuelos y el primer número de la revista AEROPLANO.

EL INSTITUTO

Durante todo este tiempo, en conversaciones con expertos como los Generales Ramón y Jesús Salas Larrazábal y el Coronel Warleta y la colaboración del entonces Teniente Coronel Carlos Gómez Coll, se venía estudiando la posible estructura que debería tener el organismo o institución que, a semejanza de los existentes en los otros ejércitos, se encargara de la investigación, las publicaciones y el fomento de la cultura aérea: un órgano de tipo superior que además pudiera figurar en pie de igualdad con los Servicios Históricos del Ejército y de la Armada, formando parte de esa institución más compleja, presidida por el Director del CESEDEN.

Y como consecuencia de esos trabajos y procurando adaptarse a las organizaciones de Tierra y Marina, se presenta al Jefe del Estado Mayor del Aire, Teniente General Don Emilio García-Conde, el proyecto de creación del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas dentro del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, que se aprueba con fecha 1 de junio de 1983 y el 30 del mismo mes y año se nombra al General Cesteros Director del mismo. Multitud de iniciativas que se habían ido gestando y acariciando en el SEHA, pasaron ahora a hacerse realidad en el IHCA, que heredó gran número de proyectos: la revista AEROPLANO, de la cual hasta la fecha ha salido un número por año; los libros «Aviones Militares Españoles» e «Historia de la Aviación Española», los diferentes trabajos encargados, como el del Escuadrón de F-104, se fueron conformando posteriormente hasta convertirse en hermosas creaciones. La edición del libro «Fuerza Aérea Española» y la inauguración de los locales del Centro de Documentación en el Castillo de Villaviciosa de Odón ocurrieron todavía durante el mandato de nuestro protagonista, que había dedicado unos años de entusiasmo y plena dedicación a la creación y puesta en pie de este organismo, nacido con grandes dificultades y merced a la auténtica vocación y entrega de un puñado muy reducido de entusiastas.

En el caso del General Cesteros, ese entusiasmo y esa dedicación, le venían de muy lejos, tal como hemos querido resumir a continuación, haciendo un esfuerzo de síntesis, acuciados por la enorme resistencia de nuestro admirado personaje, reacio a dar la menor valoración a un historial que nosotros juzgamos pleno de magníficas actuaciones personales y que él considera en el mejor de los casos igual al de la mayoría de sus compañeros.

COMO NACIO UNA VOCACION

Vástago de una familia de clase media acomodada sin antecedentes militares en ella, Abundio Cesteros García, como tantos otros muchachos castellanos, despues de realizar sus estudios primarios y secundarios, conoció la ajetreada vida política que en los años 35 y 36 llevaba a los jóvenes universitarios a aquellos crispados enfrentamientos en las calles de Valladolid.

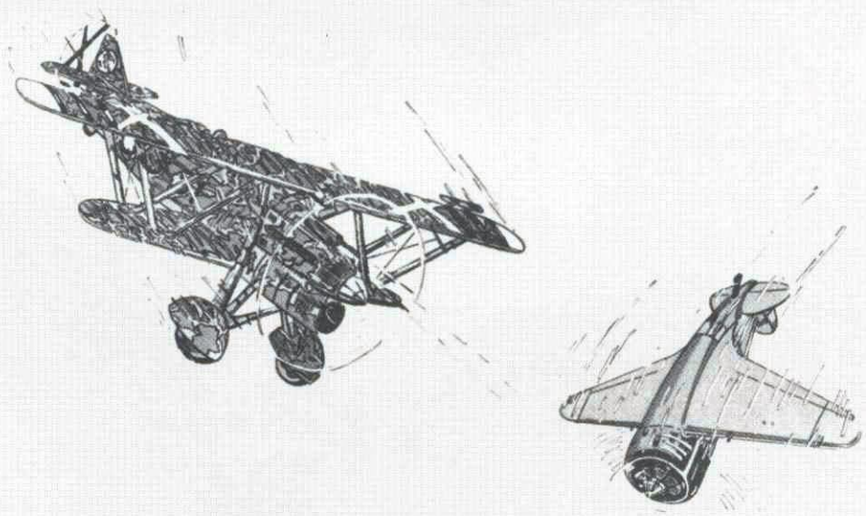
En aquel ambiente violento de los meses de pre-guerra, no era raro que los jóvenes de 19 años, vistieran uniforme de organizaciones paramilitares, se vieran envueltos en escaramuzas violentas, durante la venta de los periódicos partidistas y vivieran día a día la excitación creciente de los altercados que desembocaron en la Guerra Civil.

EL COMBATE

Cuando en la formación alguien veía aviones enemigos, alabeaba y viraba hacia ellos, para llamar la atención del Jefe. Cuando este da el visto bueno alabeando a su vez y dirigiéndose hacia la formación enemiga, se metía motor a fondo y la formación quedaba rota. Después se dividían en combates individuales formándose la «pelota». Las misiones tenían una duración entre 50 minutos y 1 hora y 10 minutos, como mucho.

El enemigo volaba casi siempre situando los «Curtis» abajo como señuelos y los «Ratas» arriba, ya que eran más rápidos. Daban una pasada desde lo alto y volvían a subir. En esta situación la táctica recomendada era evitar entrar de frente, dirigiéndose hacia el enemigo, picando suavemente para ganar velocidad, pasar por debajo y después revolverse. El combate no era muy prolongado. En caso de tener un enemigo en la cola, la maniobra evasiva por excelencia era el «tornillazo», que consistía en meter bruscamente un pie a fondo y la palanca al mismo lado y adelante, con lo que el avión picaba a continuación de forma violenta al tiempo que giraba sobre su eje. Con esta maniobra era dificilísimo seguir al Fiat CR-32 pero se perdía altura y velocidad.

Para poder anotar un avión como derribado seguro había que verlo estrellarse en tierra o incendiarse después de tocarlo, o que alguien confirmara haberlo visto. Hubo algunos casos de colisiones ocurridas en lo más ardoroso del combate, como el choque de Perico Lacalle con Mendía, saltando ambos en paracaídas en zona enemiga.



El Armamento típico del «Chirri» eran las dos ametralladoras «Breda» de 12,7 milímetros y en algunos aviones era posible llevar otras dos en los planos. Tanto Salas como Morato preferían los llamados bi-armis con dos ametralladoras de 7,62, ya que con este armamento el avión era más ligero y subía más, además de llevar más munición, pero había que ser mejor tirador para derribar.

La armonización de las máquinas era muy buena, del tipo convergente, y en las cintas se mezclaban trazadoras con explosivas e incendiarias. El visor óptico era un tubo con dos cristales y la correspondiente retícula que había que alinear con el blanco.

El primer combate fue en Bello, donde participé en varios seguidos sin resultado para mí. Este coincidió con mi primer servicio de guerra, yendo con Salas y «Bobito» Comas en una vigilancia. Pronto aparecieron los bombarderos acompañados de «Ratas». Salas volaba un «Bi-Armi», que subían más que los normales, por lo que se dirigió hacia los bombarderos. Bobito y yo quedamos detrás de una formación de 5 «Ratas» que no nos habían visto, empezamos a tirarles, rompieron la formación y me encontré de pronto solo con 4 «Ratas» que más altos que yo empezaron a darme pasadas y yo les tiraba de frente. Me hicieron 6 ó 7 impactos y un cable de alabeo quedó casi roto. Al final estaba solo y localicé la Laguna de Gallocanta, pudiendo volver a Bello. Comas tuvo que tomar tierra por avería en Gaudé.

Tripulando uno de estos aviones ***Fiat CR-32 logró*** *el Alférez* ***Cesteros sus derribos.***

A bordo del famoso ***«Chirri».***

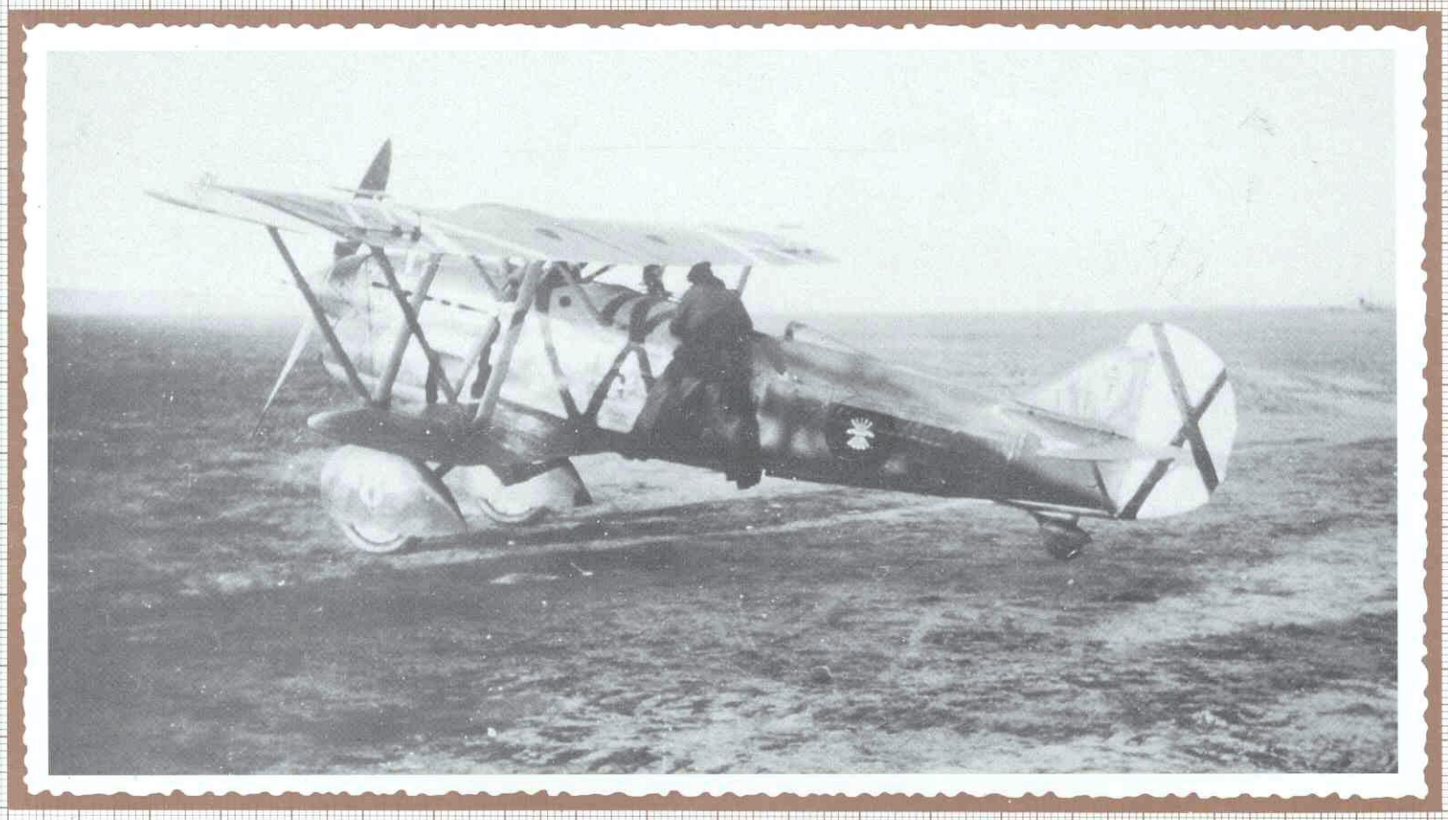
Pausa *entre dos servicios.*

Incorporado a comienzos de la contienda a las Fuerzas Nacionales como voluntario de Falange, sufrió todas aquellas vivencias típicas de los primeros meses de la guerra, interviniendo sucesivamente en la toma y conservación del Alto de los Leones, con la columna de Girón hacia León (Riaño, Puerto Ventana, Torresbarrio). Después de un intento fallido de hacerse Alférez Provisional de Artillería por llegarle tarde el escrito de incorporación y estar ya empezado el curso cuando se presentó en abril de 1937, movilizan su reemplazo y es destinado como conductor al frente de Guadalajara (Jadraque), pero pronto solicitó pasar a Aviación, siendo llamado a Sevilla y pasado el reconocimiento, a Badajoz, para hacer el Curso Elemental de Piloto, que realizó con el Teniente Tudela como profesor, siendo Jefe de la Escuela el Capitán Prieto y formando parte del mismo curso que Manolo Kindelán, Darío Acuña, Carlos Lanfuss Sese, Cruz Anabitarte, Calvo Nogales («El Perro»), Carlos Rey Stolle, Carlos Ojeda de la Riba, Gautier, García Mellado, Fernández Pérez, Epelde Hueto, Ortiz Lama («El Machote») y Ribera Cabrera («El Padrazo») entre otros. Después de realizar el Curso de Transformación en Jerez, salió como Alférez Provisional y Piloto de Avión de Guerra el 26 de marzo de 1938, asistiendo a continuación al 1.er curso en la Escuela de Caza de Gallur (Zaragoza), mandada por Nobile, entre abril y mayo de 1938, teniendo como profesores a Senra y a los italianos Caselli, Daffara y Mariscalo. Allí voló el Fiat CR-30 y el Romeo 41.

PILOTO DE CAZA

Los que sacamos la aptitud fuimos destinados a los dos grupos de caza, el 2-G-3 de Salas y el 3-G-3 de Morato.

Yo fui destinado a la 3ª Escuadrilla del 2-G-3, mandada por el Capitán Guerrero, el 15 de junio del 38. Formaban parte



*El **Alférez Cesteros** se prepara para despegar a realizar un **servicio de guerra**.*

***García Morato**, el jefe indiscutible.*

Encendiendo un pitillo en un momento de descanso.

***Timón** donde se anotaban los **derribos** de la **Escuadra**.*

LOS DERRIBOS

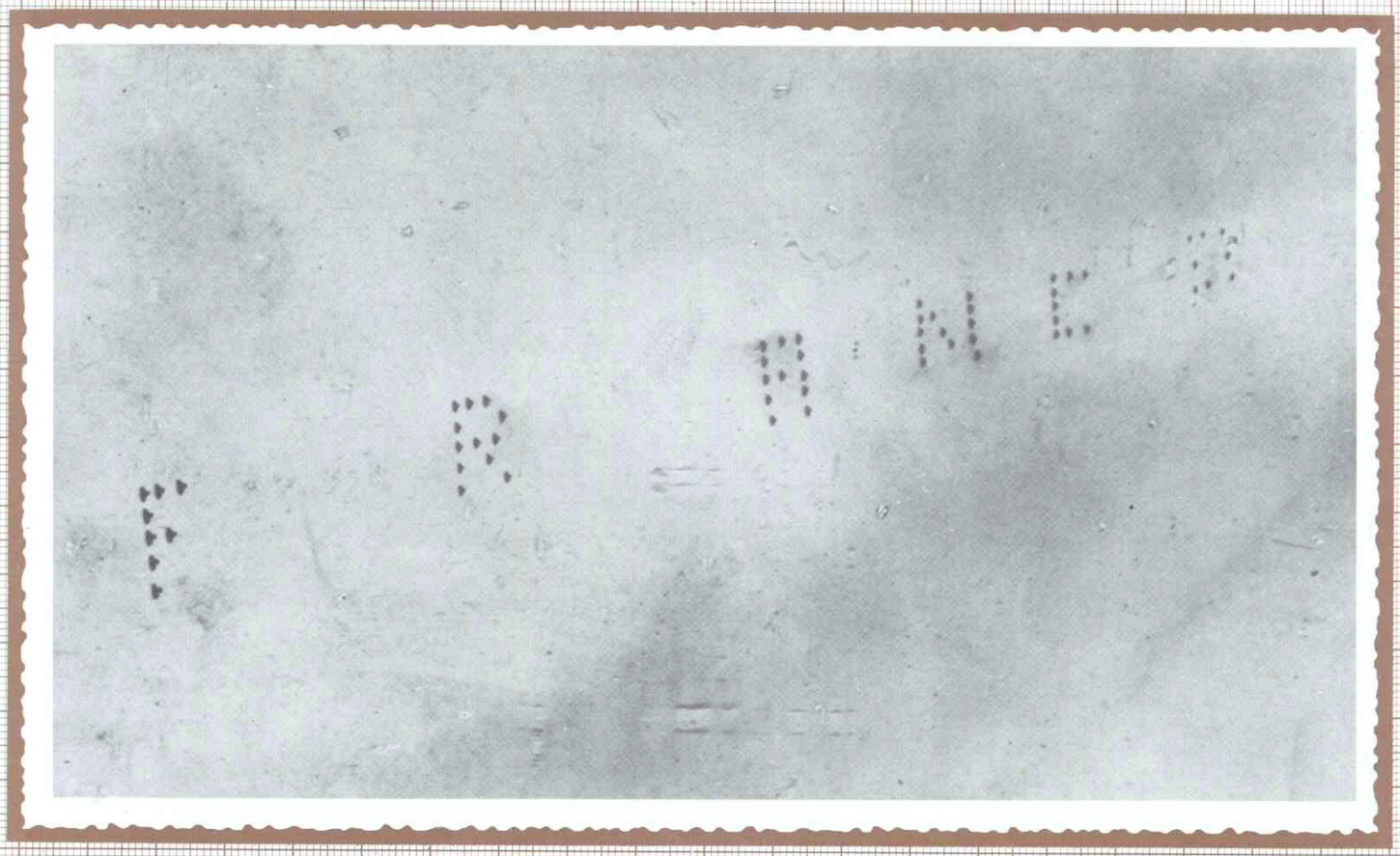
La experiencia ganada por el Alférez Cesteros en los combates sobre el frente de Teruel no fue estéril. Incluso podía asegurar que algún «Rata» se llevó algún impacto decisivo, pero sin confirmación. Pronto la unidad fue trasladada a Extremadura (Mérida), para repeler el ataque en julio del 38 por el Zújar.

El primer derribo sucedió por tanto en Extremadura y fue un «Curtis», el 29 de julio, seguido de otro «Curtis» el 12 de agosto, tal como se cita en el relato de Jesús Salas, páginas 352 y 353 de «La Guerra de España desde el Aire». Según ese relato «Los días 27 y 28 de julio, los grupos de caza van en vuelo directo a Escatrón dejando en Mérida la escuadrilla del Capitán Guerrero, a la que se une la nueva escuadrilla Fiat 8-E-3 (Comandante Pazó) el día 11 de agosto»... «El 25 de agosto vuelven a Mérida, donde permanecen hasta el 18 de septiembre».

La escuadrilla va al Frente del Ebro el 18 de ese mes, estacionándose en Escatrón, desde donde Cesteros derriba un «Rata» el día 23 del mismo mes.

Durante la conquista de Cataluña a través de Lérida, la Serós y Balaguer, tiene lugar su cuarto derribo, un «Rata» abatido el 3 de enero del 39 sobre Artesa de Segre. Ese día se recibe una felicitación del Jefe de la Aviación General Kindelán, a las unidades participantes por su bravura en combate. La escuadrilla se traslada al Frente de Peñarroya estacionándose en Posadas el 11 de ese mismo mes de enero y precisamente sobre Los Blázquez tendría lugar su quinto derribo, un «Curtis» el día 24, que lo convertía en «AS» de la Aviación de Caza, según la vieja tradición establecidad en la I Guerra Mundial por los dos bandos.

Así acaba la guerra, con un total de 107 servicios de guerra realizados en tan solo 10 meses escasos de campaña aérea, habiendo sostenido 17 combates y realizado 347 horas de vuelo.



Paso de las formaciones de aviones que dibujaron el nombre de FRANCO en el 1.er ***Desfile de la Victoria*** *celebrado en* ***Madrid.***

de esta escuadrilla en aquellos días, Arístides García López, Simón, Ibarreche, Martínez de Irujo y Serra Alorda, estando en ese momento estacionados en Bello, con el puesto de mando en un pequeño edificio y alojados en el pueblo próximo. Me dieron la suelta en el "Chirri" y apto para el combate con un par de vuelos.

Volábamos realizando las típicas misiones de Protección a Bombarderos, Vigilancia o Caza Libre. En el primer servicio de guerra que hacía, ya hubo combate y en pocos días se sucedieron varios más. En el segundo servicio, tres de los recién llegados no volvimos al campo al terminar el combate. Yo me encontré de repente solo, sin saber bien donde estaba. Esa sensación típica del piloto de caza en sus primeros combates, de estar bruscamente envuelto en una maraña de aviones propios y enemigos y a los pocos segundos encontrarse solo en el aire, me invadió totalmente, traté de buscar a alguien a quien arrimarme.

Estábamos muy «peces» en navegación, y ese día mi búsqueda terminó con poca suerte. Vi de pronto un Fiat, que se puso en formación conmigo; era Etayo en su primer Servicio y por lo tanto más «verde» que yo. Estábamos al Este de Teruel y pusimos rumbo Norte, hasta considerar que nos encontrábamos a la altura de Bello, pero no era así y tomamos tierra fuera de campo. El tercero tuvo peor suerte pues fue derribado.

Al terminar la contienda, el ya Teniente Cesteros participa en los desfiles aéreos y celebraciones típicas de aquellos meses de 1939, como los que tuvieron lugar en Sevilla el 17 de abril, el de Valencia el 3 de mayo y el de Madrid el 19 de mayo. También estaba en la famosa parada de Barajas para despedir a la Legión Condor el 1 de junio del mismo año, así como en otro famoso desfile sobre Madrid el día 1 de abril de 1940, en el cual 27 aviones en formación, todo el Grupo Morato, efectuaron un «looping» sobre la capital, al mando de Angel Salas.

En uno de estos desfiles formando la palabra FRANCO, figuraba como punto medio en el trazo intermedio de la «F», lo cual atestigua la fotografía correspondiente, en la cual están los pilotos sentados sobre el asfalto del hangar, simulando la letra. Durante el mes de marzo del 39 había sido ascendido primero a Teniente Provisional y confirmado el 31 de ese mes como Teniente Profesional de la Escala del Aire. Al poco de terminar la guerra recibió las condecoraciones más habituales, como la Medalla Militar Colectiva por la toma y conservación del Alto de los Leones, las cruces de la campaña y diferentes felicitaciones, además de otra Medalla Militar Colectiva por pertenecer al 2-G-3.

Los pilotos que tripularon los aviones que formaron la letra ***F****, ocupan en la fotografía los lugares que les correspondía en la formación. Por cada puesto figuran dos pilotos. El general* ***Cesteros*** *es,* ***en el primer término****, el* ***4.º por la izquierda.***

Terminada la guerra nos destinaron al Grupo 21 de Caza en Getafe. En diciembre de 1939 me casé con mi actual esposa Vicenta Fernández Guzmán, incorporándome a continuación al Curso de Observadores en Málaga.

A primeros de enero de 1940 me incorporé a la 1ª Tanda de la primera Promoción de la Academia de Transformación de León. Se suponía que la estancia duraría un par de años, pero a mediados del 41, en plenas vacaciones de verano nos llamaron para preguntarnos si queríamos ir a Rusia. A los que nos seleccionaron para formar parte de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria nos concentraron en Madrid, soltándonos en Barajas en el Messerschmitt BF-109, a los que no habíamos volado ese tipo de avión.

Desde ahí nos fuimos a Alemania, a la Escuela de Caza nº 1, en Werneuchen, a unos 30 Km de Berlín. Realizamos los primeros vuelos en Arado 96 y en Focke Wulf 56, volando a continuación en los Messer B, E y F.

EN RUSIA

Es bien conocida la historia de la 1ª Escuadrilla mandada por el Comandante Salas, cuyo relato completo apareció en el número 2 de AEROPLANO el año 1984. El Teniente Cesteros sufrió todas las inclemencias y vicisitudes de los otros componentes y además algunas suyas personales. Recuerda con cierta curiosidad la Jura de Fidelidad al Führer, vestidos con los uniformes germanos, tal como lo realizaban los oficiales alemanes y también la recepción que les hicieron, en la cual se equivocaron y tocó la banda el Himno de Riego, con lo que nadie se puso firme.

Realizaron muchas misiones de asalto y acompañamiento de tropas, pues aún cuando actuaban como protección de otros aviones de apoyo a tierra formaban parte de una unidad de caza-bombardeo. No tuvieron contacto con la División Azul, ya que estaban en distinto sector del frente. Primero estuvieron en Moschna, siguiendo después el avance alemán a través de Bieloy, Konaja, Kalinin y Klin.

El día 25 de octubre del 41, en Kalinin, al regreso de un ametrallamiento al campo ruso de Klin, donde había una gran concentración de I-18 y en el cual había incendiado un avión en el suelo, al tomar tierra, capotó su avión y se produjo una herida grave en la cabeza. Le hicieron una primera cura en el mismo aeródromo y fue evacuado a Smolensko, donde tuvo la suerte de ser atendido por un médico y un grupo de enfermeras españolas, siendo a continuación trasladado a un hospital de Berlín con otros dos oficiales de tierra y varios soldados españoles, y allí pasó un mes.

Se incorporó de nuevo a la unidad a primeros de diciembre del 41, viajando hasta Klin, ya que la escuadrilla había progresado hasta aquel campo, muy cerca de Moscú. Al llegar le confirmaron el avión incendiado en tierra durante aquel último servicio en el cual sufrió el accidente. Llegó justo a tiempo, en plena ofensiva rusa para defender Moscú y cuando más duro era el frío de aquel invierno dramático. Temperaturas de 40 grados bajo cero eran habituales, haciendo clásica la anécdota del vino que se le congeló al cura diciendo Misa o las estampas de las botellas de coñac heladas sin cristales o las hogueras bajo los motores de los automóviles para ponerlos en marcha.

En aquella defensa desesperada de Klin, el último campo en el que se encontraba la escuadrilla el 9 de diciembre, habían establecido un perímetro para defender una parte del aeródromo, agrupando los aviones y estableciendo una línea de defensa, todos desplegados.

Allí vimos por primera vez los lanzacohetes de cuatro tubos de los alemanes. Estos eran los primitivos, pero su efecto era espectacular. En esta situación se incorporaron los dos cocineros aquellos que nos habían seguido por toda Rusia sin alcanzarnos nunca. La realidad es que no habíamos tenido necesidad de ellos pues nunca dispusimos de materia prima para hacer una comida decente. Así que nada más llegar se les dio un fusil a cada uno y entraron a formar parte de la línea de defensa.

El día 7 había vuelto desde Varsovia con Carlos Bayo ya que al ir al aeródromo para ver si había algún avión que me llevase hasta Klin, me encontré con Bayo y Busquets que habían ido a recoger dos aviones y resulta que había tres, por lo que Bayo y yo hicimos el vuelo de vuelta en dos a través de Bialistok, Minsk, Smolensko y Rusa, hasta Klin, Busquets se quedó en Varsovia en espera de que le entregaran el otro.

El día 8 mientras decía Misa el Pater, comenzó la ofensiva rusa y nos ordenaron preparar la evacuación, ya que entre los rusos y nosotros no había al parecer ninguna fuerza alemana; después nos asignaron la defensa de la parte del aeródromo opuesta a aquella por la que avanzaban mientras se preparaba la evacuación. Aquel día 9 de diciembre, con 40 grados bajo cero, intentamos salvar algunos aviones pero todo resultó muy difícil. La puesta en marcha, casi imposible a pesar de las «cachondas» que protegían los motores, y los planos con formación de hielo. Llevábamos el casco puesto, o una especie de faja doblada en la cabeza, pero si te lo quitabas, inmediatamente tenías las orejas congeladas; y por supuesto los «calzoncillos marianos» hasta los tobillos. En las «isbas», viviendas donde dormíamos, sellábamos los cristales por fuera con agua hirviendo que al echarla se helaba. Este fue uno de los inviernos más crudos que se recordaban en muchos años.

Como dice Salas «... el signo de la batalla cambió absolutamente. Los aviones alemanes se niegan sistemáticamente a ponerse en marcha y los aeródromos aguantan indefensos los ataques de la aviación

En Rusia**, con los demás **componentes de la 1.ª Escuadrilla expedicionaria.

*En Alemania, **Cesteros** en el centro, entre **Ibameche**, a su derecha, y **Alcocer**.*

Delante de un carro de combate en Rusia.

rusa». «La infantería rusa rodea Klin. Todo el personal de la escuadrilla, tanto de vuelo, como de tierra, toma parte en el combate».

Pese a todo, procuramos sacar los aviones en vuelo con los rusos ocupando ya la otra parte del campo. Yo metí motor y no pude despegar. «La Mula», Allende, despegó y tuvo que volverse. Bayo volvió y nada más tomar tierra un proyectil estalló detrás del blindaje de cabeza dejándole un maletín que allí llevaba completamente acribillado, Ibarreche tomó tierra fuera de campo en Spaskoje y tan solo consiguió llegar Mendoza, primero a Scitranschna y luego a Rusa. El nuevo campo asignado era Dugvino, donde se reune parte del personal de la Escuadrilla el día 14 de diciembre.

La evacuación por tierra fue épica, salimos caminando durante dos días, durmiendo en el suelo en habitaciones abarrotadas, como «sardinas en lata», y habiendo perdido todo, pués se había volado lo que quedaba antes de que entraran los rusos en Klin. Sufrimos un ametrallamiento por el camino y al llegar al nuevo campo, extenuados y muertos de frío, casi tiene lugar una sublevación, pues querían desalojarnos de un bunker con chimenea que habíamos conseguido, para meter a los pilotos de los Junkers que iban a evacuarnos. Finalmente la Escuadrilla fue evacuada durante enero del 42.

Otra vez Salas «En estas circunstancias se retiró la 1ª Escuadrilla, que efectuó más de 460 servicios de guerra... Sufrió cinco bajas de pilotos, ninguno derribado por la aviación enemiga: Alcocer tomó tierra por falta de combustible tras el primer combate, Ruibal sufrió una parada de motor, algo similar debió sucederle a Bartolomé y Muñoz fue alcanzado por la antiaérea, mientras que Arístides García López desapareció en misión de ataque al suelo».

A la vuelta de Rusia, Cesteros quedó destinado en Getafe en el grupo de caza formado con los Fiat. Durante años y sucesivos destinos, procuró obtener una estancia permanente en Valladolid, la ciudad a la que por asuntos familiares siempre se ha sentido más ligado, pero pocas veces lo consiguió de forma continua.

Mientras tanto su familia iba creciendo hasta estar formada hoy día por cuatro hijos -dos varones y dos mujeres- y once nietos, que le dan algun trabajillo y ciertas ocupaciones, ahora después del retiro. Entre

*En **Rusia**.*

*Convalecencia en el **Hospital de Berlín**, después de la **herida al tomar tierra en Kalimín**, al regreso de un ametrallamiento al campo de **Klin**, en los **alrededores de Moscú**.*

Una comida de compañeros durante el ***Curso de Reactores en Alemania****. De izquierda a derecha, sentados,* ***José Parés de la Rosa, Gerardo Escalante de la Lastra, Ramón Fernández Sequeiros, Abundio Cesteros, Lázaro y J. Pérez de Guzmán****. De pie,* ***Anselmo Sepúlveda.***

Durante el ***Curso de Reactores en Alemania****, con* ***Escalante*** *y* ***Manolo Negrón.***

Con un grupo de ***alumnos*** *de la* ***MAU.***

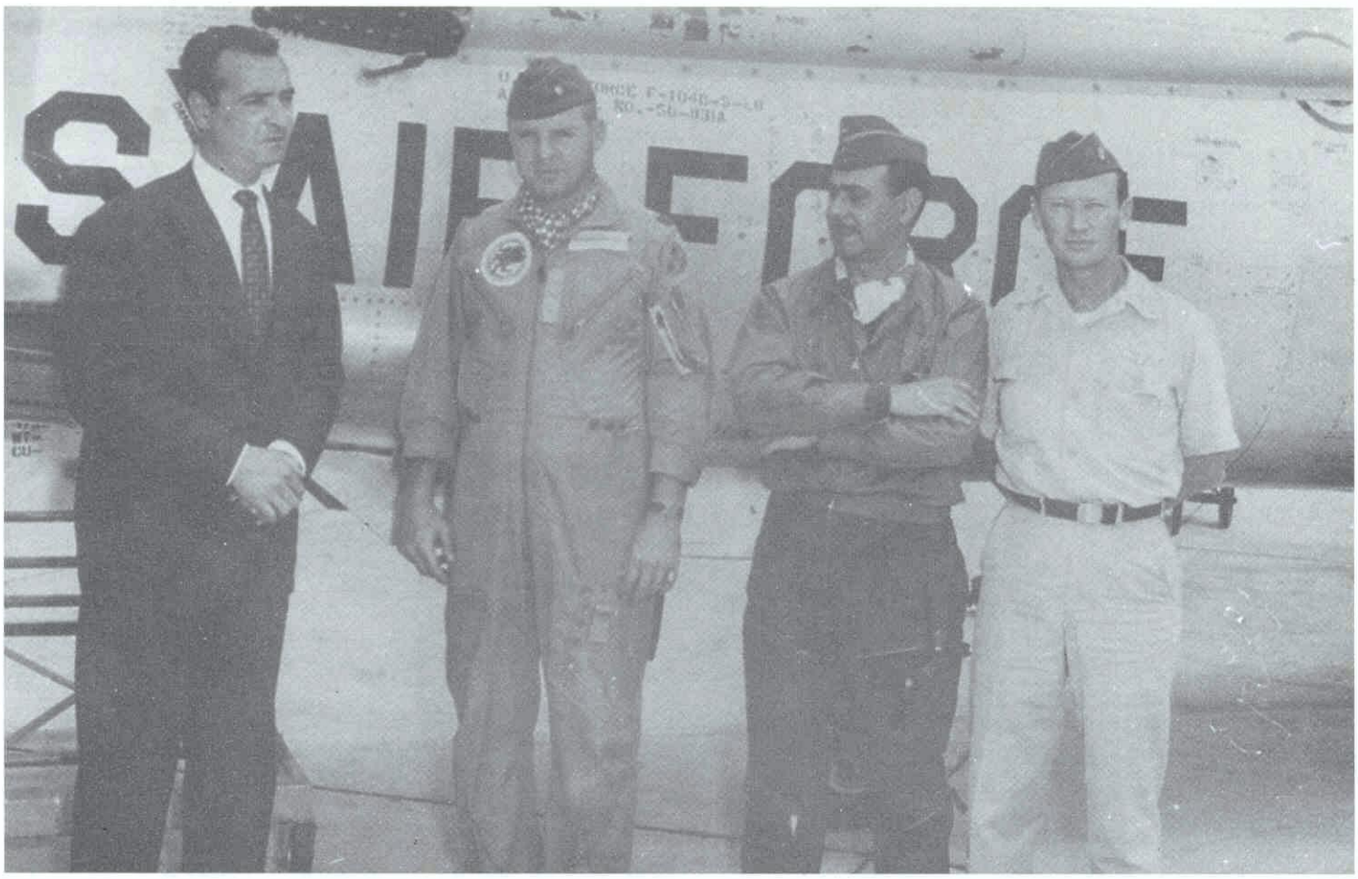
sus hijos uno es Ingeniero Aeronáutico, otro Comandante de Aviación, una tercera, Economista, y otra fémina se dedica a su hogar. En sus ratos libres, el General cultiva su abundante tertulia de veteranos aviadores, que se reúnen, charlan, se disputan unos amarracos, van y vienen por entre las calles del barrio de Argüelles, nunca muy lejos del Cuartel General del Aire, que les ha visto mandar y enseñar a sus sucesores durante tantos años de actividad creativa. Durante la época de postguerra, sirvió en diferentes destinos y voló gran número de aviones. El Grupo de Escuelas de Levante (San Javier), la Academia de Transformación de León, los cursos de Vuelo Sin Visibilidad y el de Estado Mayor, éste en la vieja Escuela de la Calle Zurbano, ocuparon durante años al Capitán Cesteros, ascendido en noviembre del 45 y después al ser promovido a Comandante en julio de 1948.

LOS REACTORES: UN PASO AL FRENTE.

La próxima llegada de los aviones de caza reactores, como consecuencia de los acuerdos con Estados Unidos, le sorprende a mediados del año 1955 destinado esta vez en Valladolid, incorporándose al Curso de T-6 en Salamanca para la selección de cara al Curso de Reactores. En agosto realiza el curso de inglés y comienza el Curso Básico de Instrumentos, como se llamaba el curso inicial en T-33, en Fürstenfeldbruck, Fursty, en octubre de 1955. Aquellos veteranos, que tenían bien ganado su prestigio aeronáutico en dos guerras, se prestaban ahora a una transformación que para algunos resultaría dolorosa, dura y complicada, y en limpia competencia con los jóvenes que venían detrás empujando, en mejores años y con más preparación previa. Concretamente el curso al que nos referimos reune a veteranos cazadores como Gerardo Escalante y Abundio Cesteros, junto a jóvenes promesas como Ramón Fernández Sequeiros, Alfredo Chamorro, Manolo Negrón, Esteban Sedano o Ruiz Vergara, enfrentandose a las nuevas técnicas y procedimientos que traían los nuevos aires «yanquis». Adiestrados en Alemania por los profesores españoles que se habían formado en el primer curso, como los Capitanes Pesquera, Sepúlveda, Peralba, Joaquín Pérez de Guzmán «El cabo Pérez», y los Tenientes Varela, Parés y Vicente Roa, fueron a continuación enviados al curso de F-86, unos a Estados Unidos y otros como Cesteros y Escalante, algo más tarde, a la flamante Escuela de Reactores de Talavera la Real en Badajoz.

Por aquellos meses de 1956 parecía muy claro que un Ala de Caza nº 3 estaría estacionada en Valladolid, y allí estaba nuestro protagonista a finales de ese año organizando la llegada de aquella futura Unidad, recién ascendido a Teniente Coronel en agosto, contando con la valiosa colaboración de Pizarro, Manovel, Serrano y otros oficiales. Pero como tantas otras veces, aquello «no cuajó» y donde realmente lo mandaron fue en comisión de servicio a organizar el Ala 2, destacado a Zaragoza, donde se encargó de preparar la Base para la llegada de los F-86, mientras que en las fugaces estancias en su destino, volaba el T-6 y un T-33.

De hecho, el Ala de Caza nº 3 llegó a tener su orden de creación en febrero del 57, pero no progresó, languideciendo su definitiva formación. En mayo del 57 todavía ejercía el mando accidental de la «teórica»



*Teniente Coronel **Cesteros** con **oficiales americanos** en Morón.*

Una cena con compañeros del Grupo de Estado Mayor.

Ala de Caza nº 3, en ausencia del Coronel Murcia, permaneciendo allí hasta octubre de 1958 en que es destinado a Morón.

Por algún tiempo compartió su destino con la unidad de Heinkel 111, llamada Ala 27 de Bombardeo Ligero, alternando en otro corto periodo con la Jefatura del Escuadrón de Alerta y Control nº 3 (Constantina). Allí, en colaboración con Pizarro, Manovel, Gómez Coll, Valdecasas, Conejero, Barbadillo, Cortés, Arteaga y otros pilotos, durante dos años y medio asistieron a la formación y consolidación del Ala de Caza nº 5, «El Gallo de Morón». A finales de 1960 cedía el mando al Coronel Salvador, permaneciendo allí todavía como segundo Jefe de Fuerzas Aéreas hasta el comienzo, en octubre de 1961, del Curso de Guerra Naval. Todavía durante algunos meses del 62 continua volando los Sabres en Torrejón, en aquellas pintorescas parejas de «Sombreros», con el morro «jaqueado», que podían traer en «jaque» a cualquier Oficial de Vuelos o Capitán de Cuartel de Manises, Morón, Torrejón, Palma o Talavera, tratando de hacer un Servicio de Transeúntes a un par de Tenientes Coroneles, vestidos de jovencitos, con casco y zahones, de la forma más airosa posible.

En la década de los sesenta, a continuación de obtener el Diploma en la Escuela de Guerra Naval, en septiembre del 63, pasé unos meses como profesor en la Escuela de Cooperación Aeroterrestre y otros dos años como Jefe del 91 Grupo de Estado Mayor del Aire. Ese volvió a ser un destino muy aeronáutico, en el cual sustituí a García-Conde, cosa que curiosamente me volvió a ocurrir otras veces. Volé de nuevo tipos distintos de aviones, como el DC-4, DC-3, Azor, Convair 440, el T-6 otra vez y el viejo Junker 52, y todo tipo de avionetas, como la I-11 B ó la I-115 y me fue concedida la Cruz del Mérito Naval. Al ascender a Coronel en julio del 66 pasé por la Escuela de Estados Mayores Conjuntos como profesor Principal y fui, durante unos tres años, Director de la Escuela de Estado Mayor del Aire.

Al comienzo del 70 pasé a mandar la Base Aérea de Getafe y el Ala 35, que ejercí durante 2 años; a continuación fui destinado Jefe de la 4ª Sección del Estado Mayor del Aire, realizando el Curso de Generales en el 73. Continuando como Jefe de la 4ª Sección hasta febrero del 75 en la que soy nombrado Director General de Aeropuertos.

En el momento de ascender a General de Brigada, en mayo de 1976, me encontraba a cargo de la Dirección General de Aeropuertos, dentro de la Subsecretaría de Aviación Civil, cuyo Jefe era el General Montel, continuando en la misma, hasta noviembre del mismo año en la que fui nombrado Presidente de la Junta Central de Compras y de la Comisión Permanente de Retribuciones. En agosto del 70 fui destinado al Alto Estado Mayor y nombrado Jefe de la División de Logística del mismo.

Desde mediados de los años 70, el General Cesteros desempeña puestos de gran responsabilidad, de acuerdo con su preparación y su trayectoria profe-

Una visita. Junto a ***Cesteros, Bartolomé F. Gorostiza.***

Formando parte del ***Consejo Superior Aeronáutico.***

Una ***Reunión*** *en la* ***Revista Aeronáutica.***

TIPOS DE AVIONES

Es indudable que ha habido muchos pilotos españoles que han sido auténticos especialistas en haber volado innumerables tipos de aviones diferentes. El General Cesteros no es ciertamente el más prominente en este tema, pero se acerca a los números elevados, como los 100 de Gonzalo Hevia o los 200 que ha citado Aresti en alguna ocasión. Como muestra de su palmarés, muy importante, ofrecemos los tipos volados por un piloto de la época, que no tenía ninguna obsesión por ello, pero que ha volado todo lo que se le puso a tiro:

Escuela Elemental:	Bücker Jungman.
Escuela de Transformación:	Bücker Jungmeister, De Havilland, Breguet XIX, Arado, P.V.2.
Escuela de Caza:	Romeo 41, Fiat CR-30.
Grupo 2-G-3:	Fiat CR-32, Rata I-16
1ª Escuadrilla Expedicionaria en Rusia:	Werneuchen: Messerschmidt Me 109 B, Arado 96, Focke Wulf 56, Me- 109F.
33 Regimiento de Asalto:	Villanubla: Curtis I-15 (Chato)
Grupo de Escuelas de Murcia:	Gotha, Heinkel 45
Academia de León:	Velero, Junker Monomotor, Junker 52, De Havilland Moth, E-30, H.S.42, L-9 (Dornier).
Escuela de Estado Mayor:	H.M., G.P., L-2 (Stinson).
Estado Mayor 5ª Región Aérea:	Rayo HE-70, I-11 B, E-9 (I-115).
Salamanca:	E-16 (T-6).
Fürstenfeldbruck:	T-33.
Morón de la Frontera:	B.2I (HE-111), T-33 y F-86 Sabre.
Grupo de Estado Mayor:	DC-4, DC-3, T-7 (Azor), Convair 440.
Grupo de Entrenamiento:	E-14 y E-16 (Avionetas bimotores).

Totalizan 43 tipos de aviones distintos como piloto al mando.

El cazador y reactorista General Cesteros, ha volado en su vida aeronáutica más de 3.900 horas, anotadas en 6 cartillas de vuelo, con una gran profusión de vuelos cortos, en torno a 1 hora por misión, como corresponde a un viejo Piloto de Caza.

sional, como los de Jefe de la División de Logística en el Alto Estado Mayor y ya como General de División desde diciembre del 78, la Secretaría Militar del antiguo Ministerio del Aire, en el cual sustituye otra vez a García-Conde. En ese puesto es donde nace la idea del Seminario de Estudios que se narraba al principio.

Desde hacía años habíamos sentido la necesidad de crear una institución dedicada a la investigación y el fomento de la cultura y la historia de nuestro pasado aeronáutico, que se convirtiera en eje paralelo al de los otros ejércitos. Tuvimos en ese momento el apoyo decisivo del Jefe del Estado Mayor del Aire Tte. General Don Emiliano Alfaro y como siempre el trabajo inestimable de Emilio Dáneo, apoyo que continuó con su sucesor el Tte. General García-Conde.

Se puede decir que el Seminario fue la prueba, el semillero de los proyectos y trabajos futuros. En todos aquellos esquemas que se analizaron entonces, se conformaba una institución en la cual, tanto el Museo como el Archivo General e Histórico y la Biblioteca, estaban bajo una única dirección. Pero al final se plasmó en la estructura que hoy ha

*En la **Escuela Superior del Aire** en el curso de Coroneles para el ascenso a General.*

Miembros** del **CESEDEN.

***Con Vara de Rey** y el médico **Arnáiz** en Burgos.*

*Con **Dámaso Arango** en una comida con motivo de una **Vuelta Aérea a España.***

*En la **Escuela de Estado Mayor** con el General **Franco Iribarnegaray.***

*Como **Secretario Militar.***

*El General Cesteros con los **miembros del Seminario de Estudios Aeronáuticos,** con ocasión de la **inauguración,** el año **1983,** de la **Exposición de Historia de la Aviación** en las instalaciones del Centro Cultural del Conde Duque.*

*El **General Cesteros explica** al entonces Jefe de E.M. del Aire, **Teniente general Peralba,** el **funcionamiento** del **Centro de Documentación del IHCA,** en el castillo de Villaviciosa.*

*El **General Cesteros** explica las misiones y realizaciones del **IHCA** con ocasión de una visita a las instalaciones del **Castillo de Villaviciosa.***

*Durante una **reunión** de los **miembros** del **Seminario.***

quedado como definitiva, en la cual el Servicio Histórico está conformado por el Patronato, el IHCA y el Museo. Quiero expresar como testimonio final, mi convencimiento de que sería muy beneficioso para el Instituto y para el Ejército del Aire, que el Director del IHCA, fuera una personalidad aeronáutica e intelectual de primer orden, y con unas caraterísticas de experiencia y trabajos en esos temas, y que ocupara el cargo durante largos y fecundos periodos. Por otra parte la dirección debería contar con la ayuda de los oficiales, catedráticos, periodistas, archiveros e investigadores que durante años han gustado y se han apasionado por los temas de la Historia Aeronáutica Española, sobre los que debería recaer un nombramiento estable que en algunos casos excepcionales, por la valía, dedicación y reconocidos méritos de los elegidos pudieran ser realmente prolongados, consiguiendo así un equipo capaz de dar a nuestro pasado aeronáutico una tradición de investigación, publicaciones y celebraciones culturales, durante periodos amplios y plenamente fructíferos.

*Con el **teniente general Vives** hojeando el **primer número** de la Revista **Aeroplano.***

EPILOGO CON EXCUSAS

Hay un claro final para este texto, que aunque en otros casos no estaría justificado, aquí no tenemos más remedio que hacer. Esta mezcla de entrevista y artículo histórico, se ha entrelazado con la durísima oposición del General Cesteros, en los aspectos relativos a su vida aeronáutica. Es bien cierto que han sido casi una decena de conversaciones bien hilvanadas, fructíferas, en las que el investigador aprende y hace acopio de datos fácilmente.

Al final no hemos podido, según hubiera sido deseo del General, dejar a un lado los datos de su vida profesional, por mor de una estéril humildad. La responsabilidad será totalmente nuestra.

Pero no podemos, como leales y sinceros investigadores, dejarnos en el telar y en el tintero, los casi cincuenta años de vida aeronáutica, cuajada de realizaciones de Abundio Cesteros, General de Aviación, rubricadas en los últimos años con la estupenda realidad del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, pequeño reducto de afición y de gloria, para el cual trabajamos unos cuantos apasionados, con todo orgullo y dedicación.

Gracias y perdón, mi General. ■

Aeródromos en Asturias

Antonio González-Betes
Ingeniero Aeronáutico

INTRODUCCION

Asturias es una región norteña española que posee una gran belleza natural ya que alternan el verdor de sus prados con el pardo de sus montañas y azul de su mar. Los agrestes Picos de Europa –que siempre fueron una referencia para la navegación aérea y marítima– es una barrera que la aisla del resto de España creando una difícil meteorología que retrasó su incorporación a la navegación aérea. Este artículo trata de la historia del desarrollo de la aviación comercial asturiana, comenzando por las primeras actividades aéreas.

PRIMERAS ACTIVIDADES AEREAS

Las primeras actividades aéreas en Asturias podemos centrarlas en la figura de Jesús Fernández Duro, nacido en La Felguera en 1878 y que murió en Biarritz en agosto de 1906, víctima de una inoportuna enfermedad.

Fundador del Real Aeroclub de España y ganador de la copa de los Pirineos –en 1905– por su vuelo en globo de Pau (Francia) a Guadix (Granada); hubiese sido el impulsor que necesitaba esta región.

Años después otra desgracia se abatió sobre esta tierra y fue la muerte de otro asturiano, Mario Pola, en accidente de aviación, ocurrido en París el 28 de diciembre de 1910, cuando buscaba en una prueba la gloria.

Los comienzos, podemos decir no eran alentadores pero en un intermedio, en el verano de 1910, los asturianos tuvieron la oportunidad de ver volar a un hombre en un aparato más pesado que el aire: un aeroplano. El suceso tuvo lugar en el campo de la Guía en Gijón. El aviador francés Leoncio Garnier voló a las 17,45 del 4 de septiembre de 1910.

A las doce en punto del 18 de mayo de 1905 ascendió el globo "Avión" tripulado por Jesús Fernández Duro. Desde la barquilla lanzó rosas y claveles como homenaje a los Reyes y la muchedumbre que asistía al concurso de globos.

A este festival siguieron otros que hicieron olvidar los comienzos y en los años 1911 y 1912, por San Mateo, se organizaron fiestas de aviación y los ovetenses y forasteros contemplaron atónitos a los frágiles aeroplanos surcar los aires. El campo utilizado –primer aeródromo de Oviedo– se encontraba en las proximidades de la Silla del Rey, junto a la carretera de Galicia.

Y se sucedieron las fiestas locales en improvisados prados y los aeroplanos volvieron a asombrar con sus petardeos, Pravia (1911), Gijón (1912), Arriondas y Avilés (1913), Luarca (1913), Oviedo y Gijón (1915); en algunos de estos festivales participaron aviadores asturianos.

Pero la culminación de estos festejos aéreos tuvo lugar en 1922, cuando el aviador Cayón en Oviedo asombró a entendidos y profanos con sus magníficos vuelos, demostrando así lo que había avanzado la aeronáutica.

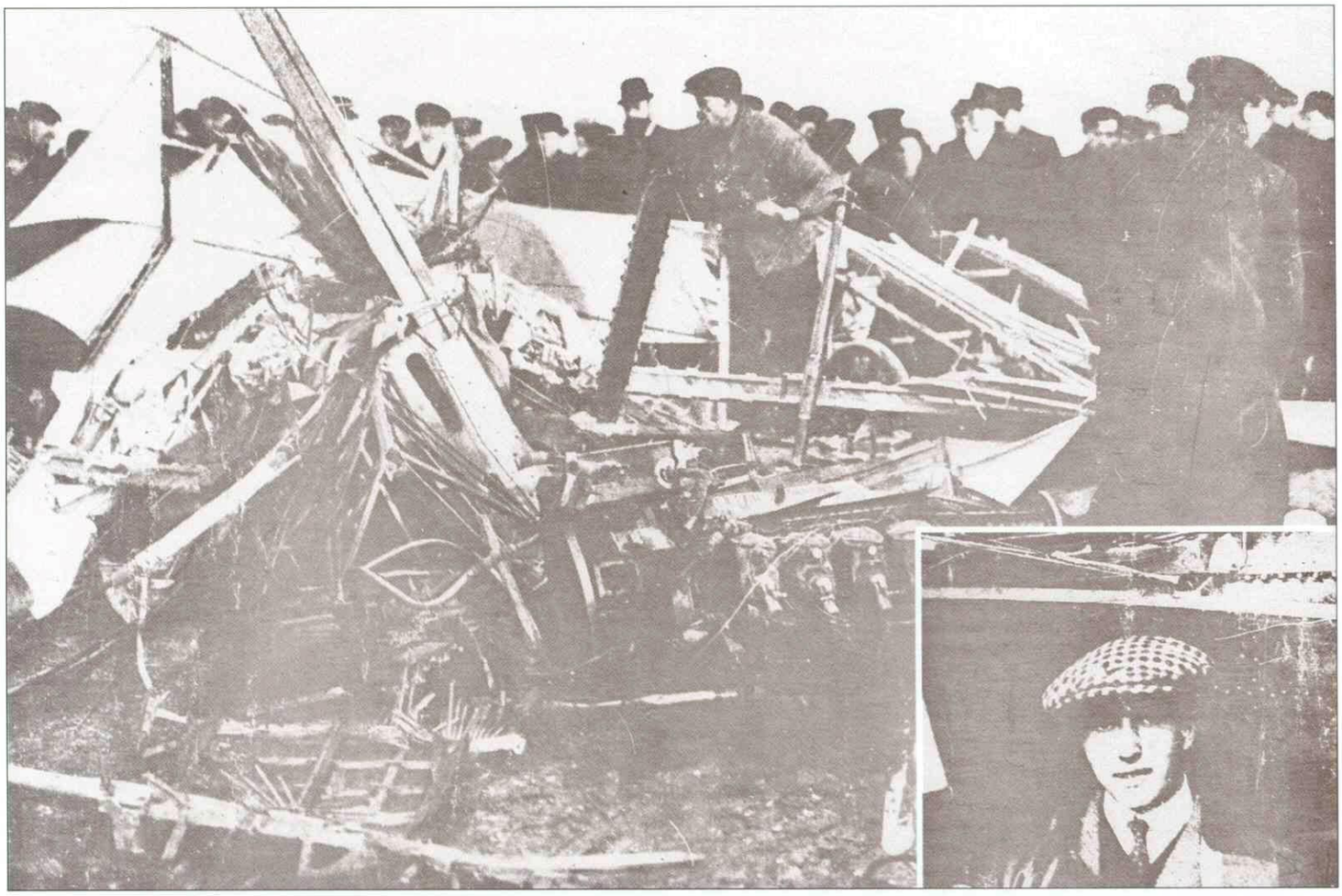
La aviación en el mundo iba dejando de ser diversión y se convertía en una industria que ponía el avión al servicio del transporte de pasajeros, mercancías y correo y Asturias empezó a comprender que había posibilidades en el nuevo medio de transporte comercial.

Sin embargo esta región iba a ser una excepción en el transporte aéreo y estaba lejano para una provincia que por sus comunicaciones y climatología lo hacían indispensable.

LAS PRIMERAS COMPAÑIAS AEREAS

En 1920 se creó en Bilbao una compañía aérea: la "Sociedad Franco-Española de los Transportes Aéreos", que realizó el primer servicio de pasajeros en la línea Bayona-Bilbao-Santander en unas difíciles condiciones.

Se crearon después otras, como la "Aeromarítima Mallorquina", que también realizó vuelos de en-



ISSY-LES-MOLINEAUX (Paris). Restos del monoplano. "Antoinette" propiedad del asturiano Mario Pola (recuadro) después del accidente en el que perdió la vida. Era el 28 de diciembre de 1910.

sayos en 1920, entre Barcelona y Mallorca. Tuvo una vida efímera ¡no era fácil el negocio de la aviación! Creado el servicio postal aéreo el 5 de octubre de 1921, se inauguró el primer servicio en España en la línea Sevilla-Larache, por la CETA (Compañía Española de Tráfico Aéreo), la subvención estatal era de 6 pesetas por kilómetro volado.

El correo y la prensa llegaban de Madrid a Sevilla por ferrocarril y enlazaba rápidamente con el avión ya preparado, que lo transportaba a Larache. También tuvo CETA una vida breve, pues a pesar de la subvención y el apoyo estatal -indispensable- la rentabilidad era muy baja y había pocos beneficios, por lo cual el capital buscaba otros negocios con menos riesgos.

Pero había un hecho indiscutible, la aviación estaba en pleno desarrollo y nacieron nuevas compañías aéreas: "Unión Aérea Española" en 1925, "Iberia" en 1927, "Classa" en 1929 y "Lape" en 1932. Ya podía hablarse en España de servicios regulares nacionales e internacionales. ¿Pero qué pasaba en Asturias?

ASTURIAS Y LA AVIACION CIVIL

Cuando se hablaba en los años veinte de los servicios aéreos con el Norte, la gente movía la cabeza con escepticismo por varios motivos, pero el principal era la improbable rentabilidad de un servicio aéreo radial o transversal que uniese Oviedo con Madrid o con otras capitales del norte.

Bien es cierto que para el caso de Asturias se habían esgrimido argumentos como la desfavorable meteorología y la falta de aeródromos.

La meteorología era igual para todo el norte, pero sin embargo otras regiones se habían ocupado en buscar terrenos para instalar aeródromos, como ocurrió en varias provincias de la cornisa cantábrica.

Por supuesto la aviación se había acercado a Asturias, pero era, la militar, pues se creó en 1920 una demarcación aérea en León, de la que dependía Oviedo, pero naturalmente esto no era suficiente.

Hasta 1924 no hemos encontrado referencias de Asturias en el aspecto aéreo civil y concretamente sólo a nivel de planes, en los que se cita a Lugones como aeródromo militar en construcción (sic) y se prevé el enlace Madrid-Olmedo-León-Lugones (Oviedo).

A este tenor traemos oportunamente un extracto de un relato de un vuelo de ensayo realizado por un avión militar y que entendemos puede ayudar para establecer las coordenadas aéreas asturianas de aquella época.

"Un raid en miniatura: Madrid-Oviedo y regreso".

A las siete cuarenta y cinco de la mañana del 15 de corriente –en Cuatro Vientos, Madrid– ocuparon sus puestos a bordo piloto-capitán de Ingenieros Pío Fernández Mulero y mecánico-soldado Fernando Gutiérrez... con rumbo a León donde aterrizaron a las diez y veinte. Fuertes meneos a la llegada.

A las nueve del día siguiente dejan León para remontar el puerto de Pajares, lo que consiguen a 3.550 metros (sic)...Una vez en Pajares las nubes ocupaban las dos vertientes.....Una hora después de la salida, atraviesan en descenso las nubes encontrándose en las proximidades de Oviedo. Rumbo a cuenca de Nalón, con intención de aterrizar en Grado en una finca del señor García Baxter, sin lograr encontrar campo propicio. Sigue la exploración por Avilés, Gijón, Ribadesella, con regreso a Gijón y Oviedo sin ver un terreno apropiado al descenso.

Unas vueltas sobre Oviedo y el piloto decide tomar tierra en lo menos malo que ve: un prado en pendiente con ondulaciones...Y se hace un aterrizaje con desplome, cuesta arriba y viento de costado.

El eventual campo de aterrizaje está rodeado de zarzales, una línea de alta tensión, tiene una alambrada que lo divide en dos partes y presenta sus buenos 80 metros en su máxima dimensión; al final de ellos dos muros de cerca consecutivos y una fila de altos chopos... Cuadrando mal con el amor propio del capitán Mulero, un vulgar desmontaje, opta por salir...y a ello procede el día 20 a las doce y treinta y cinco...se rueda lo menos posible y sin casi velocidad se salvan la alambrada, las dos cercas y los chopos...Se pasó según la frase vulgar "dejándose los pelos en la gatera" ...Llegando a León a la una y treinta y cinco...Para llegar a Madrid a las doce...

Agosto 1924

Oviedo. Septiembre de 1911. Garnier en "Bleriot XI" volando sobre la capital del Principado.

ASTURIAS 1920-1936.

En el año 1922 existían en España unos 80 aeródromos, normales y eventuales, estos últimos simples campos de socorro, para las líneas aéreas que se proyectaban.

Cada región se aprestaba con energía y digamos pocos recursos y conocimientos, a participar en el desarrollo de la aviación civil, ofreciendo terrenos y subvenciones para el establecimiento de aeródromos.

En la Gaceta de julio de 1922 se publicaban las primeras bases de un concurso para una línea aérea postal Madrid-Vigo.

Es interesante leer las numerosas exigencias por parte de la Administración y por tanto los deberes del futuro contratista. No es de extrañar que las líneas postales, a pesar de las subvenciones no prosperasen.

En 1925, una prestigiosa revista aeronáutica comentaba los peligros del transporte aéreo, lo difícil de una navegación y la poca seguridad de los motores, afirmando ser una aventura descabellada la línea aérea Madrid-León-Gijón. Es posible tuviese razón, pero se le olvidaba decir que esto ocurrió con el transporte ferroviario y el de carretera al principio de su uso.

El gobierno consideró que no estaría mal estudiar el nuevo medio de transporte y como es norma creó una comisión interministerial con la misión de realizar un plan armónico de líneas aéreas que respondiese a nuestras necesidades.

La comisión citada estuvo presidida algún tiempo por el ingeniero Leonardo Torres Quevedo, figura señera de nuestra aeronáutica, inventor del dirigible Astra, construido en Francia.

Resultados de la comisión fueron entre otros:

a) Análisis y establecimiento de un marco legal aeronáutico.
b) Redacción de la reglamentación técnico-administrativa.
c) Planificación de una red de líneas aéreas nacionales.

La reglamentación para establecer líneas aéreas por particulares, incluía unos concursos con exigencias de aviones, personal e instalaciones españoles. Por supuesto hubo que levantar algo estas exigencias, aunque muy loable el intento.

Teniendo en cuenta lo anterior, lo primero que tenía que hacer cualquier región española, era conseguir un campo de aviación y que fuese aprobado por las autoridades estatales correspondientes. Algunas regiones tuvieron su aeródromo dispuesto con prontitud, otras se lo tomaron con calma.

Asturias consiguió que en el verano de 1932, una comisión militar visitase los terrenos disponibles en el Principado y un año más tarde se puso en servicio para la aviación militar el campo de Llanera. En mayo de 1933 aparecía en las publicaciones oficiales, junto con el de Llanes, este último para la aviación de turismo.

El primer paso estaba dado, ahora lo que faltaba es que la demanda de transporte fuese adecuada para justificar el establecimiento de una línea con Madrid para el servicio postal y si era posible de pasajeros.

Sin embargo no se debía permanecer inactivos esperando, pues las instalaciones de los aeródromos para el servicio civil pedían reformas y mejoras de los terrenos y edificaciones.

Meses antes de la guerra civil se contrataron obras para Llanera por un importe de unas 350.000 pesetas, cantidad muy respetable para aquella época.

Las obras fueron adjudicadas a Segundo García Gudiaga en febrero de 1936.

Así se forjó el preludio de la aviación comercial asturiana.

PRELUDIO DE LA AVIACION CIVIL

Durante la guerra civil se habilitaron terrenos para uso militar, contradiciendo a los que siempre han creído que Asturias no podía disponer de varios campos de aterrizaje. Se tienen datos de la utilización de Llanes, Carreño, Colunga, Siero y Navia entre otros. Algunos de ellos bien elegidos y conste que los hemos visitado todos en nuestro peregrinar aeronáutico. De lo único que adolecieron fue de

instalaciones radioeléctricas y de balizajes diurno y nocturno, por lo que los aviadores republicanos se vieron en bastantes apuros.

Terminada la guerra estos campos fueron olvidados, quedando Llanera y Llanes como únicos representantes y los años pasaron punteados sólo por el ruido de los motores de los "Curtiss" que estaban destacados en Llanera.

El Ministerio del Aire no olvida a Llanera y se proyecta y afirma una pista adecuada para el tráfico aéreo, que estaba por empezar. Ya Iberia empezaba a superar las dificultades de la guerra y en 1947 voló 3 millones de kilómetros y transportó doscientos mil pasajeros. El potencial de crecimiento era enorme pues España estaba ávida de servicios aéreos.

Llanes tampoco es olvidado y se crea una escuela de Vuelo Sin Motor comenzando en 1948 su primer curso con 40 alumnos.

El preludio iba a durar hasta 1952, desarrollándose la aviación comercial en el Principado entendemos que en varias fases. La primera comprendida entre 1952 y 1963 en el que participaron Llanera y la compañía aérea Aviación y Comercio; la segunda etapa de 1963-68 en que queda Asturias huérfana por "razones técnicas", y una tercera fase 1968-88 desde la inauguración del nuevo aeropuerto en Castrillón e Iberia dando sus servicios.

La cuarta fase desde marzo de 1988 comienza con la vuelta de Aviaco, ahora hermana siamesa de Iberia y que por decisión del actual Gobierno se ha hecho de los servicios aéreos, no sólo en esta región sino en todo el territorio español.

COMIENZOS EN LUGO DE LLANERA

El 7 de septiembre de 1952, se realizó el cumplimiento de uno de los sueños más acariciados por Asturias, la inauguración del servicio aéreo que la aproximaba a Madrid, al resto de España y al extranjero.

La impaciencia y la preocupación por el transporte aéreo se venía palpando hacía años en el Principado pero todo estuvo supeditado a disponer en Llanera de una buena pista y de las edificaciones correspondientes para poder atender las exigencias que planteaba la aviación comercial.

No es extraña la cálida acogida que miles de ovetenses y forasteros hicieron al avión "Bristol" 170 de Aviación y Comercio cuando llegó al aeropuerto astur.

En la entrada del aeropuerto se había construido un gran arco y todo estaba engalanado y adornado con gallardetes y banderas nacionales. La música y los cohetes por supuesto acupaban sus lugares habituales. Todo era una fiesta.

Antes de las doce de la mañana se divisó el panzudo bimotor que sobrevoló el campo en dirección al mar -apoyándose en el radiofaro de la costa- desde donde regresó hasta lentamente posarse en la amplia pista este-oeste.

En ese momento se soltaron cientos de palomas y las bandas de música llenaron de sones el aire. La emoción subió al máximo punteada por las explosiones de los cohetes, expresión si cabe decirlo muy regional, demostrar que se celebraba un gran acontecimiento.

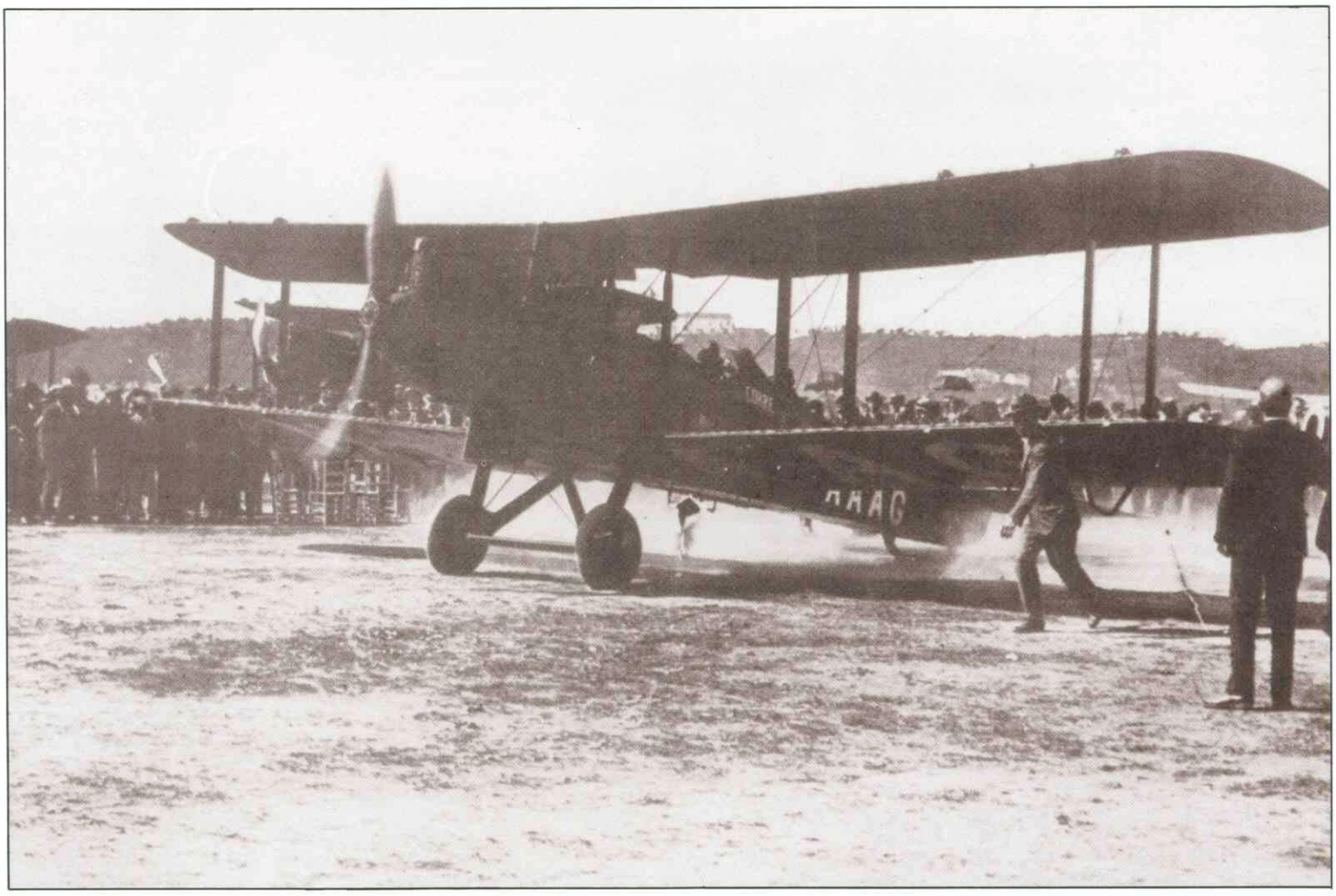
Y no era para menos pues se inauguraba el servicio comercial de transporte aéreo. El campo de aviación estaba radiante, autoridades y público disfrutaban como si fuese una gran romería, mientras la cesta de flores llegada en el avión partía hacia Covadonga para ser depositada a los pies de la Santina.

El cielo nublado no pudo deslucir la fiesta a pesar de algunos inoportunos chubascos.

A las seis de la tarde festejadas las autoridades e invitados, el avión "Bristol" se dirigió al extremo de la pista y bajo las expertas manos de los pilotos Cuadra y Ramos despegó hacia Madrid con sus 44 plazas cubiertas.

El servicio a partir de entonces fue trisemanal y desde el 2 de octubre del mismo año el avión de Santiago a Barcelona hizo escala en Oviedo con la misma frecuencia, tres veces por semana.

Esta última línea denominada con cierta agudeza el "Transiberiano" por el personal de vuelo de Aviaco, por su gran dureza meteorológica, probó repetidas veces a los pilotos, demostrando éstos una gran pericia.



Primer despegue de CETA (Compañía Española de Tráfico Aéreo) desde Sevilla hacia Larache, en octubre de 1921.

Como muestra del dormido potencial aéreo del Principado, en el cuatrienio 1952-56 el tráfico aéreo dió excelentes resultados: el movimiento de aeronaves fue de 3589, que transportaron 44 mil pasajeros y 68 mil kilogramos de mercancías y correo.

Asturias tuvo servicio aéreo hasta 1963 en que fue suspendido por razones de "índole técnica" pero ya estaba redactando el proyecto del nuevo aeropuerto y se esperaba que las cosas rodasen mejor.

LA BUSQUEDA DE UN AEROPUERTO

En el año 1963, precisamente el 1 de junio, una orden ministerial clausuró el servicio regular de transporte aéreo en el Principado.

Bien es cierto que prácticamente desde el año 1959 no existía tal servicio, razones de índole técnica y comercial fueron haciendo cada vez más inviable el mantenerlo. Con el cierre del aeropuerto de Lugo de Llanera, Asturias volvía a estar aislada por el aire, una región de 500 kilómetros cuadrados y cerca de un millón de habitantes, con una industria que la situaba en uno de los primeros lugares con respecto a la producción nacional.

No es extraño por tanto que el Consejo Económico Nacional en 1962 analizase esta situación y como según los informes técnicos Lugo de Llanera no ofrecía posibilidades de mejora ni ampliaciones, recomendó que se dotase al Principado de un aeropuerto.

Lugo de Llanera tenía entonces dos pistas pavimentadas con asfalto y calculadas sólo para una carga por rueda de 20 toneladas. La pista E-W tenía 1000 x 45 metros y la N-S 676 x 40. Su ampliación no era posible debido a los obstáculos de los alrededores y en todo caso resultaría muy costosa; por otro lado las pistas no podrían recibir a los reactores.

Se comenzaron por tanto los pertinentes estudios y se eligieron en principio tres emplazamientos: Bobes, Pruvia y San Esteban de Pravia (Ranón); ventajas e inconvenientes sopesados aconsejaron la elección de Ranón, ya que tenía buenas condiciones meteorológicas y menores movimientos de tierras que los otros dos. Bien situado con respecto a la zona industrial más generadora de tráfico y utilizable el 98% de los días, aún con viento cruzado de 36 kilómetros por hora.

Otra ventaja de Ranón, y en nada despreciable, era que la mayor parte del terreno pertenecía al Ejército del Aire, que había previsto allí la instalación de una base; solo había que expropiar 20 hectáreas de las 120 necesarias.

Se estimó que para 1975 la zona de influencia alrededor del aeropuerto, afectaría a una población de medio millón de habitantes, de los cuales correspondía el treinta por ciento (30%) al sector agrícola, el 43% al industrial y el resto (27%) al terciario o de servicios. Se consideró que el turismo y el transporte de mercancías tendría poca influencia.

Se efectuó también la previsión de tráfico, dificultosa por no existir estadísticas utilizables o representativas, aunque se tuvo en cuenta que un aeropuerto autogenera tráfico. Se obtuvieron los siguientes valores para 1975: 430 aeronaves/mes, 26 al día y 7 a la hora punta. El edificio terminal debería absorber 150.000 pasajeros anuales.

Se proyectó una banda en la dirección WNW-ESE de 2.400 x 60 metros lo que daba una pista de 2.018 metros de longitud corregida y 45 de anchura.

Para la primera fase (1964-65) se presupuestaron 20 millones de pesetas, 161 para la segunda (1966-67) y 122 para la tercera; un total de 403 millones a los que se añadirían 60 más para energía, balizaje y ayudas a la navegación.

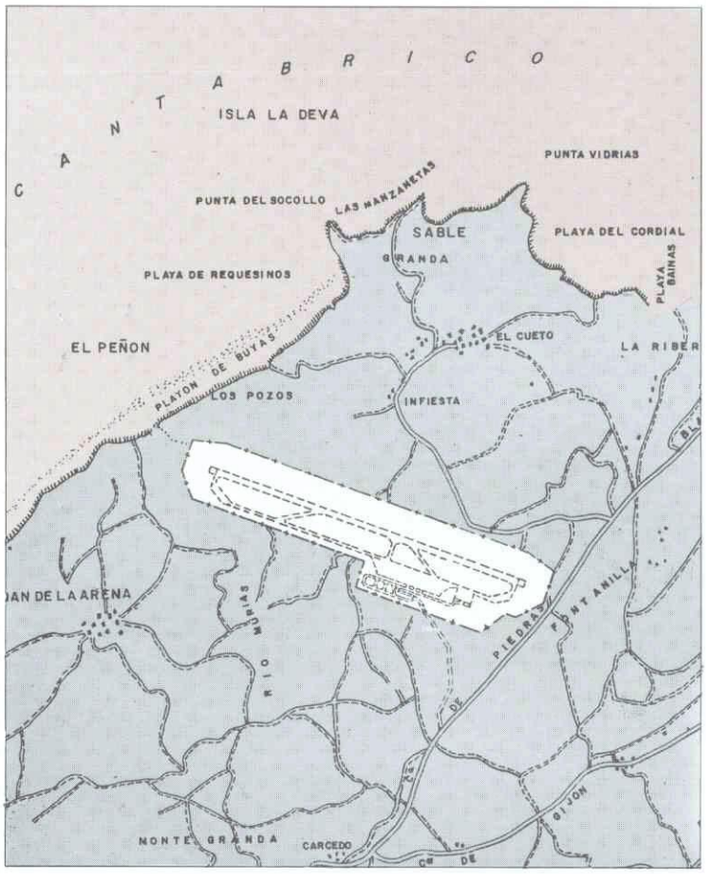
CONSTRUCCION DEL AEROPUERTO

De acuerdo con el Plan Director del aeropuerto de Asturias, dieron comienzo las obras en las fechas previstas, dirigidas por ingenieros aeronáuticos de la demarcación correspondiente, en este caso Valladolid, dependiente de la Dirección General de Aeropuertos.

En la prensa asturiana empezaron a aparecer noticias sobre el aeropuerto que se estaba construyendo y muchas personas se acercaban a Ranón para ver como progresaban las obras. El 13 de mayo de 1968 una delegación del Ministerio del Aire, presidida por los ingenieros aeronáuticos Pedraza, Bobadilla y Onieva, llegaron para inspeccionar las obras. Fueron recibidos por el ingeniero director de las mismas Marabini. Las autoridades de Avilés festejaron después a la comisión con la cordialidad característica de esta región.

Se informó a la prensa, de forma oficiosa, que se tenía previsto efectuar la inauguración del nuevo aeropuerto en junio de ese año 1968, pues las obras iban de acuerdo con los planes: "Iberia" daría el servicio de transporte; "Roca" se encargaría de los enlaces con Avilés y Oviedo y "Trilles" del restaurante del aeropuerto.

Se despacharon en las oficinas de Iberia los primeros billetes para Madrid con fecha 16 de junio para el avión que haría el servicio a las 8:30 de la mañana.



Aeropuerto de Asturias. Plano de localización.

Hasta el 15 de junio no se supo con certeza que la inauguración sería el lunes 17 y que se haría con la presencia del Jefe de Estado, lo que evidentemente era un privilegio para Asturias.

INAUGURACION DEL AEROPUERTO

El aeropuerto de Asturias, como es denominado oficialmente, había costado hasta entonces 240 millones de pesetas; la pista de vuelos y los edificios estaban terminados.

El aeropuerto era una magnífica obra de la ingeniería aeronáutica, en un terreno despejado, junto al mar que es donde debe estar cualquier aeropuerto de la cornisa cantábrica. La torre de control de nueva concepción se elevaba sobre los demás edificios: el edificio terminal era muy funcional y con capacidad sobrada para recibir el tráfico futuro.

Y llegó el día, lunes 17 de junio de 1968, día clave para el transporte aéreo asturiano y el día quizás más esperado aún que el 7 de septiembre de 1952, cuando se inauguró el servicio comercial en Lugo de Llanera. Habían transcurrido 16 años.

El gobernador civil, Mateu de Ros, alertó a la población astur por medio de la prensa y proclamas, recomendándoles la asistencia a los diversos actos de la inauguración del nuevo aeropuerto y de otros actos programados en la visita del Jefe de Estado.

El Boletín Oficial, con fecha 11 de junio había anticipado por Orden, publicada en el mismo, la apertura del Aeropuerto de Asturias *"al tráfico aéreo civil nacional e internacional para pasajeros, en utilización de horario diurno y nocturno a petición"*. Según otra orden, sería de 1.ª categoría administrativa. El 16 de junio llegaron los mandos y representaciones del Ministerio del Aire y el alcalde de Castrillón, municipio donde estaba enclavado el aeropuerto, aprovechó la ocasión para ofrecerles un "lunch" en el Club Náutico de Salinas.

El día 17 de junio, despegó de Barajas (Madrid) el avión DC-9 en que viajaba el Jefe del Estado. Eran las diez de la mañana. El avión siguiendo las instrucciones del centro de control de tráfico de Paracuellos, tomó rumbo a Zamora, sobrevoló León, Pajares, Grado –ésta última población a las 10:49– y el aeropuerto, por el cual pasó dirigiéndose al mar escoltado por cazas reactores F-104G, de la Base Aérea de Torrejón.

El DC-9 puso sus ruedas en la pista exactamente a las 10:52 y paró justo delante del terminal a las 10:54.

De pasajeros venían en el avión la esposa del Jefe del Estado, nacida en Asturias, Carmen Polo de Franco, Alonso Vega, Ministro del Aire y esposa, Navascués –Presidente de Iberia– Lázaro Ros, Laviña, Pombo, Sirvent, Labadie, etc.

El Jefe de Estado bajó del avión y se dirigió a un templete preparado al efecto, donde escuchó el himno nacional, saludando seguidamente a todas las autoridades. Después se oyó un gran estruendo cuando los 4 reactores de escolta se despidieron sobrevolando la pista.

Como estaba programado, la esposa del General Franco bautizó al DC-9 con una botella de sidra traída especialmente de un lagar de Mieres. El nombre del bautizado "Ciudad de Oviedo". En el vestíbulo del edificio terminal se descubrió una placa y el arzobispo bendijo a continuación las instalaciones.

Los servicios comenzaron diariamente con aviones Fokker F-27; un vuelo a Madrid a las 8:30 de la mañana y otro de regreso del mismo punto a las 21:05.

Los aviones Convair CV-440, harían los servicios a Santiago y Bilbao con una frecuencia de 4 días a la semana.

Las previsiones de tráfico se cumplieron holgadamente y en lo que quedaba de año, hubo un movimiento de veinticuatro mil pasajeros, 30 toneladas de mercancías y 65 de correo.

En el año 1985 hubo 4.656 movimientos de aeronaves doscientos ochenta y ocho mil pasajeros, 440 toneladas de mercancías y 163 de correo.

ASTURIAS: MOMENTO ACTUAL

El 28 de marzo de 1988, la compañía aérea Aviación y Comercio se hizo cargo de los servicios interiores regulares con Asturias que desde 1968 en que fue inaugurado el nuevo Aeropuerto del Principado y hasta esa fecha, venía realizando Iberia.

El gobierno está ultimando la discusión de un decreto para liberalizar el transporte aéreo, aunque con un control muy estricto de la Administración y se podrán crear compañías aéreas privadas en competencia con Iberia y Aviaco.

Este decreto parece indicar que el camino es hacia la llamada *"aviación regional"* que como claramente ha manifiestado un experto en transporte aéreo, es una de las asignaturas pendientes del actual gobierno; proceso por otro lado inevitable desde la entrada de España en la Comunidad Económica Europea. Naturalmente que está todo por hacer puesto que no hay marco legal adecuado para la aviación regional pues la vigente Ley de Navegación Aérea la ignora.

La aviación regional trata de resolver las especiales características de algunas zonas geográficas necesitadas de servicio aéreo que evidentemente tiene gran futuro. Es un concepto funcional de un medio de transporte que sirve principalmente a los intereses regionales que entendemos son tan importantes, al menos, como los nacionales o generales.

En lo que se refiere a la región astur, la aviación regional parece que será la evolución lógica, pero esto será en su día historia. ■

Los monoplanos NIEUPORT de la Belle Epoque en España y en el Mundo

JOSE WARLETA CARRILLO
Coronel Ingeniero Aeronáutico

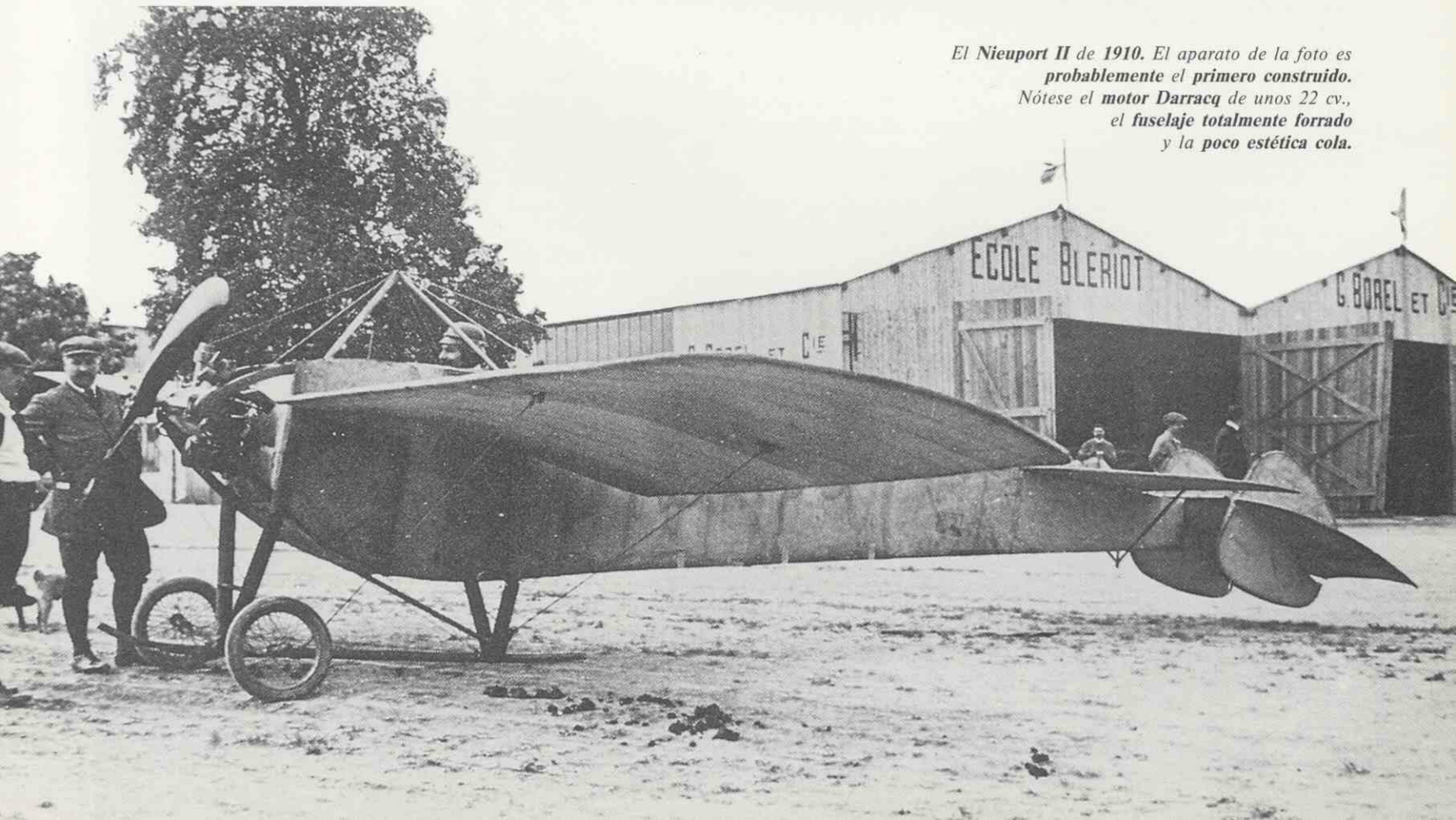
*El aviador **Edouard Nieuport, inventor del célebre monoplano** al que dió su nombre.*

Continuando nuestra costumbre de contemplar los aeroplanos más significantes que se han utilizado en España echando también un vistazo a su historial en otros lugares, nos parece que los monoplanos Nieuport anteriores a la I Guerra Mundial constituyen un tema atractivo. Como muchos de los aviones de entonces, han sido tratados por periódicos, revistas y otras publicaciones con muy desigual rigor, de manera que las notas que hemos podido sacar de una quincena de fuentes distintas presentan cierta confusión y aparentes contradicciones, lo que ha hecho necesaria una labor «detectivesca» para identificar los diversos tipos, labor en la que, si no hemos tenido un éxito excesivo, al menos nos hemos divertido a ratos.

Edouard Nieuport

Edouard de Niéport (apellido más tarde cambiado por Nieuport) nació el 24 de agosto de 1875 en Blida (Argelia), hijo de un militar francés. Alumno de la Ecole Supérieure d'Electricité, abandonó los estudios en 1897 para dedicarse al ciclismo. Su inclinación y facultades para la invención técnica se evidenciaron al idear diversos elementos para el encendido de motores de explosión. En 1902 instaló un pequeño taller para fabricar estos accesorios y en 1905 montó una fábrica en Suresnes. En 1907, Nieuport conoció a los hermanos Voisin, que construían aeroplanos por encargo. Los dispositivos de encendido Nieuport tenían éxito y León Levavasseur los empleó en su famoso motor Antoinette. Fue así como Nieuport, aunque de forma más bien anónima, participó en el histórico primer kilómetro (europeo) en circuito cerrado, volado por Henry Farman con un biplano Voisin equipado con un motor Antoinette (13 de enero de 1908).

*El **Nieuport II** de **1910.** El aparato de la foto es **probablemente** el **primero construido.** Nótese el **motor Darracq** de unos 22 cv., el **fuselaje totalmente forrado** y la **poco estética cola.***

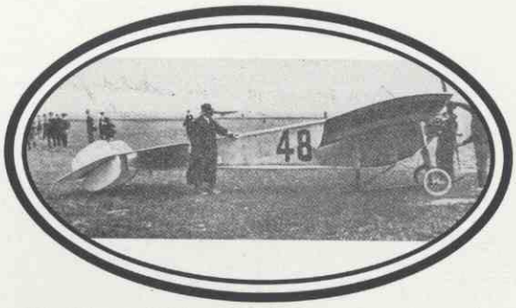


El primer monoplano (1909)

Entonces, Edouard Nieuport se orientó hacia la construcción aeronáutica. En 1909, la aviación francesa inició su enérgico avance sobre los hermanos Wright, geniales en la invención inicial pero flojos en el desarrollo subsiguiente. Los franceses cultivaron dos tendencias: los biplanos (Voisin y Farman) y los monoplanos (Blériot y Antoinette). A estos últimos se adhirió Nieuport, que aquel año construyó su primer aeroplano, una pequeña máquina con un fuselaje corto, apenas excediendo de la cuerda del ala, pero que cubría al piloto casi hasta el cuello, y la cola sostenida por una estructura tipo viga armada. El motor era un Darracq de dos cilindros opuestos, probablemente de unos 18 CV. Este primer monoplano Nieuport, nada parecido a los que le seguirían inmediatamente y harían famoso a su creador, fue construido con la ayuda financiera del teniente Jacques de Caumont-la-Force. El propio Nieuport pilotó su aparato, aunque probablemente los vuelos fueron algunos saltos sin salir del aeródromo, que era el campo de maniobras de Issy-les-Moulineaux. El Nieuport núm. 1 o Nieuport I (como se le puede llamar retrospectivamente) fue destruido en su barracón por una crecida del Sena, sin haber logrado notoriedad para su inventor. Se ha dicho que Nieuport aprendió a volar en este aeroplano, pero las pruebas para obtener el título del Aero Club de Francia debió hacerlas ya en el Nieuport II.

El pequeño y asombroso Nieuport II (1910)

El segundo aeroplano de Nieuport, el Type II, fue muy distinto del primero. Tenía un fuselaje totalmente forrado y de forma aerodinámica cuidada (el piloto no sacaba más que la cabeza). Las alas, de planta trapecial, estaban arriostradas en una sola estación de la semienvergadura. La cola era lo menos estético del aparato, consistiendo en un estabilizador horizontal fijo y un conjunto móvil compuesto por un timón de altura y dos de dirección. La palanca de mando movía este conjunto, tirando o empujando para el mando longitudinal e inclinándola lateralmente para el mando direccional. Una barra horizontal inclinable a derecha o izquierda con los pies accionaba el alabeo de las alas (mando lateral). Este sistema, típico de Nieuport, fue uno de los existentes antes de que los mando de vuelo se normalizasen en la forma que todavía hoy se emplea. El tren de aterrizaje era otra particularidad muy exclusiva del Nieuport. Un patín estaba sujeto al fuselaje por dos «uves» de tubo perfilado y una ballesta transversal soportaba en sus extremos las ruedas. El extremo posterior del patín servía para apoyar el avión en tierra, no existiendo patín de cola.



*Este **Nieuport II** fue **pilotado por su inventor** en el segundo **Meeting de Reims** (julio de 1910).*

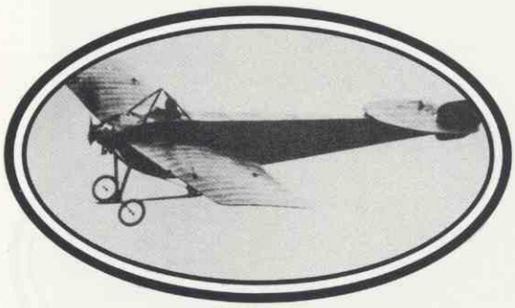
El motor del Tipo II inicialmente fue el Darracq, como en el Tipo I, pero pronto Nieuport se dedicó a modificar el pequeño bicilíndrico, que pasó a llamarse Nieuport-Darracq o simplemente Nieuport.

El primer Nieuport II debió volar por primera vez en primavera de 1910. Edouard Nieuport obtuvo el título FAI de piloto el 10 de junio, con el número 105 de los franceses, sobre monoplano Nieuport, y creemos, como ya hemos dicho, que hizo las pruebas en el Tipo II, pues con éste participó muy poco después en certámenes aéreos. En el segundo Meeting de Reims (del 3 al 10 de julio) fueron tres los Nieuport II inscritos, pilotados por el constructor, Albert Niel y Maurice Nogués. Estos dos pilotos habían obtenido el título en junio, como Nieuport, pero sobre biplanos Voisin. Los resultados no fueron demasiado buenos. El motor Darracq sólo daba entonces 22 CV y pasarían meses hasta que Nieuport le sacara los 28 CV que harían famoso al tipo II.

En el Circuito del Este (7 al 17 de agosto) se inscribieron también tres Nieuport, pero no sabemos que llegasen a competir. Tampoco parece que Niel, inscrito con un Nieuport en la Travesía de los Alpes (18 al 24 de septiembre) intentase la arriesgada aventura que costó la vida al intrépido aviador peruano Jorge Chávez. Mientras tanto, Nieuport no cejaba en sus esfuerzos. Por una parte, se ocupaba de perfeccionar el aeroplano y el motor, que exhibió en el II Salón Aeronáutico de París (15 de octubre a 2 de noviembre). Pero además fundó en Mourmelon una escuela de pilotos cuyo primer alumno titulado fue Louis Chevalier, en diciembre.

Antes de terminar el año, la muerte hizo su primera víctima entre los pilotos de Nieuport. El mecenas del constructor, Caumont, perdió la vida en un accidente el 30 de diciembre cuando ensayaba un Nieuport especialmente destinado a disputar la Copa Deperdussin. Este aparato tenía un motor REP de 5 cilindros en abanico que desarrollaba 100 CV. Por tanto, se salía totalmente de la categoría del tipo II original de baja potencia. El cambio se debía a que la Copa Deperdussin se otorgaría al piloto que batiera el record de velocidad sobre 100 km en monoplano con pasajero. Parece que Charles T. Weymann, un piloto de nacionalidad norteamericana, pero afincado en Francia y que había volado hasta hacía muy poco biplanos Henry Farman, pensaba también concurrir a la

***Charles Weymann** sobre H. Farman, antes de entrar en la casa Nieuport.*



*El **Nieuport IIN** (motor Nieuport-Darracq de 28 cv.) era más potente que el tipo II original y tenía una cola simplificada. Nótese que el timón de dirección excede de la parte inferior del fuselaje. Este aparato fue usado por Edouard Nieuport para sus vuelos de record con uno o más pasajeros y para su primer record mundial de velocidad, el 11 de mayo de 1911.*

Copa Deperdussin con monoplano Nieuport, tal vez en equipo con Caumont. El premio, limitado a 1910, fue ganado por Ernest Laurens, sobre avión REP con motor también REP.

Comienza la serie de records (1911)

Los trabajos de Nieuport para mejorar el motor Darracq parece que culminaron en los primeros meses de 1911, obteniendo una potencia de 28 CV. El motor, llamado ahora Nieuport, dio a los monoplanos tipo II que lo usaban la denominación Nieuport IIN. Respecto del tipo II de 1910, el IIN presentaba ahora una notable diferencia: la cola con doble timón había sido sustituida por un empenaje normal con un pequeño timón de dirección (sin plano fijo vertical) que excedía un poco por debajo del fuselaje. Más tarde, el timón será colocado en posición más alta. Con estas mejoras de potencia y aerodinámica, el IIN resultaba sorprendentemente rápido.

El record mundial de velocidad, al terminar el año 1910, estaba en poder de Alfred Leblanc, que en el Meeting de Belmont Park (Nueva York) lo había puesto en 109,756 km/h sobre un Blériot XI con motor Gnome Double Omega de 14 cilindros en doble estrella, rotativo, de 100 CV de potencia.

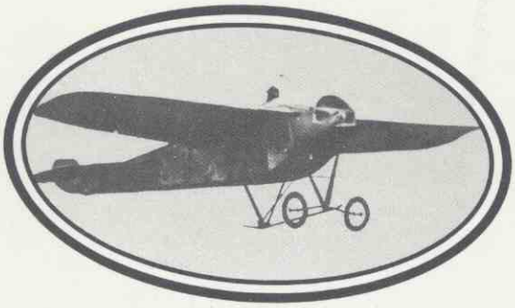
El 6 de marzo de 1911, Edouard Nieuport batió en Mourmelon los records de velocidad con un pasajero sobre 10, 20, 30, 40, 50, 100 y 150 km con cifras ligeramente por encima de los 100 km/h, y el absoluto de velocidad con un pa-

sajero con 103,211 km/h. El día 9 atacó y batió los records de velocidad con dos pasajeros sobre 10, 20, 30, 40 y 100 km con cifras nunca inferiores a los 100 km/h, y el absoluto de velocidad con dos pasajeros con 102,855 km/h. Este mismo día estableció en 110 km el record de distancia con dos pasajeros. El día 11 batió el record de velocidad con dos pasajeros sobre 50 km con 101,27 km/h.

Era asombroso que un aparato de tan poca potencia consiguiera estas marcas con pasajeros y Louis Blériot y sus pilotos debieron sentir serios temores de verse arrebatar el cetro de la velocidad. Para defenderlo, Leblanc, en Pau, el 12 de abril, siempre sobre Blériot XI con el Gnome 100 CV puso la marca en 111,801 km/h, modesta diferencia respecto del record de Belmont Park.

El 11 de mayo, Nieuport, siempre en Mourmelon, con su IIN motor Nieuport de 28 CV (que, se ha dicho, daba ahora 35 CV), batió su primer record mundial de velocidad (piloto solo) con 119,760 km/h.

Quemando sus últimos cartuchos, Blériot puso en liza su tipo XXIII, una especie de tipo XI «adelgazado» hasta el límite y con alas tan reducidas que su aspecto era un tanto ridículo y su pilotaje de lo más delicado. El motor seguía siendo el Gnome Double Omega de 100 CV. El 12 de junio, Leblanc, en Etampes, puso el record en 125,000 km/h. A pesar de su potencia, el Blériot XXIII no podía pasar de ahí, pues su resistencia parásita era excesiva debido al piloto, que emergía mucho del delgado fuselaje, y al tren de aterrizaje típico de la marca.



*El **Nieuport IIG** con motor **Gnome**, el avión más rápido del mundo en 1911. Con él, Nieuport batió dos veces el **record mundial de velocidad**, el **16** y el **21** de **junio**. La deriva, enrasada en la parte inferior del fuselaje, sugiere que se trata de un ejemplar posterior.*

Nieuport adopta los motores Gnome

Como es bien sabido, los hermanos Laurent y Louis Seguin habían creado en 1908 el primer motor de aviación en estrella rotativo. El modelo inicial de serie, el Omega de 7 cilindros y 50 CV de potencia, invadió el aún limitado mercado a partir de 1909, siendo montado por los constructores de aeroplanos en muchos biplanos y monoplanos y siendo muy apreciado por su ligereza y fiabilidad. En el mismo año 1909, los Seguin, para obtener más potencia, unieron dos Omega, obteniendo el Double Omega u Omega-Omega de 100 CV en doble estrella. Ultimamente, en 1910 había aparecido otro Gnome de 7 cilindros, el Gamma de 70 CV.

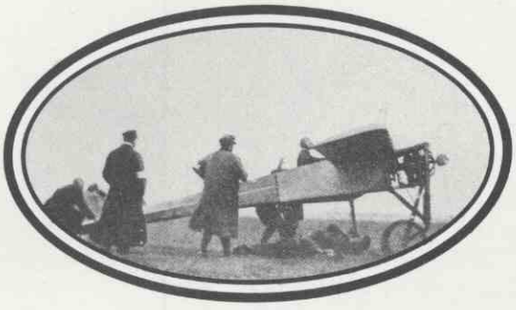
Nieuport sabía que su tipo II no podría rendir en la medida de sus méritos si continuaba con el motor de 28 CV, por lo que decidió realizar versiones equipadas con la gama Gnome. El tipo II con cualquiera de los rotativos Gnome fue llamado Nieuport IIG. El 16 de junio, es decir, a los cuatro días del record de Leblanc, Nieuport, usando un IIG (probablemente con el Gnome Gamma de 70 CV) pulverizó para siempre las aspiraciones de la escudería Blériot, elevando el record mundial de velocidad a 130,057 km/h. Además, batió los records de velocidad sobre 20, 30, 40 y 50 km (piloto solo) con cifras ligeramente inferiores.

Nieuport y sus colaboradores se preparaban para la máxima prueba de velocidad de aquellos años, la Copa Gordon Bennett, que debía celebrarse aquel año en Inglaterra. En mayo Nieuport y sus pilotos Weymann y Chevalier se habían inscrito en la carrera París-Madrid, pero no compitieron. Weymann, el mismo mes, participó en la carrera París-Roma-Turín, pero abandonó pronto. Este piloto comenzó también el Circuito Europeo el 18 de junio, pero lo dejó el día 26 a fin de prepararse para la carrera Gordon Bennett. Esta preparación fue muy fructífera para Edouard Nieuport. El 20 de junio, el constructor batió el record de velocidad sobre 100 km y el 21 lo hizo sobre 10 km, siendo éste también un nuevo record mundial de velocidad con 133,136 km/h.

La Copa Gordon Bennett

La Copa Gordon Bennett de aeroplanos (la había también para globos) se disputaba entre clubs representativos de naciones adheridas a la Federación Aeronáutica Internacional. Cada nación podía presentar hasta tres participantes y la competición tenía lugar en un campo de la nación que hubiera ganado el año anterior. En 1911 se celebraría en la isla de Sheppey, cerca de la desembocadura del Támesis, el 1 de julio. El equipo francés estaba formado por Nieuport sobre Nieuport IIG (Gnome 70 CV), Chevalier sobre Nieuport IIN (Nieuport 28 CV) y Leblanc sobre Blériot XXIII (Gnome 100 CV). Weymann, que volaba el más potente Nieuport IIG, con el Gnome 100CV, representaba al Aero Club de América. El Reino Unido estaba representado por Gustav Hamel sobre Blériot XXIII (Gnome 100 CV) y Alex Ogilvie sobre Baby Wright (NEC 50 CV).

Los participantes debían volar contra reloj 150 km, dando 25 vueltas a un circuito de 6 km. Como en las pruebas preliminares el Nieuport de Weymann hizo un tiempo mejor que los Blériot XXIII, Louis Blériot cortó las puntas de las alas de los aparatos de Leblanc y Hamel, que quedaron con poco más de 5 m de envergadura y todavía más peligrosos que de costumbre.



*El Blèriot XXIII de **Hamel** en la Copa **Gordon Bennett** de **1911**. Nótese el motor Gnome de 100 cv. en doble estrella, igual al usado en el Nieuport IIG de Weymann que ganó la prueba.*

Edouard Nieuport sobre su tipo II.

Por la tarde, Hamel salió el primero, pero al primer viraje se estrelló contra el suelo, saliendo el piloto milagrosamente con sólo leves daños. A continuación, Chevalier salió con el Nieuport IIN, pero fallos del pequeño motor le obligaron a abandonar en la 12.ª vuelta, cuando Weymann ya había iniciado su vuelo, que terminó con la magnífica media de 125,663 km/h, que si no era record mundial absoluto sí lo era para la distancia de 150 km.

Chevalier volvió a probar con otro aparato, pero tuvo aún peor suerte que la primera vez, abandonando sin terminar la primera vuelta. Ogilvie, como era de esperar, voló mansamente su inadecuado biplano a poco más de 80 km/h. Edouard Nieuport, con su IIG de 70 CV, terminó también el recorrido, a la considerable media de 120 km/h. Muy poco antes de que Weymann terminase inició su carrera Leblanc, que tomó virajes con muchísimo cuidado, visto lo que le había pasado a Hamel, a pesar de lo cual quedó segundo tras Weymann, con una media de 122 km/h.

Si los records de Nieuport en Mourmelon habían llamado poderosamente la atención del mundo aviatorio, el triunfo de Weymann en la Copa Gordon Bennett elevó aún más el prestigio del nombre de Nieuport, como es propio de las competiciones en que los rivales se enfrentan en coincidencia de lugar y tiempo. Pero el que Nieuport, con un aparato de 70 CV se aproximase tanto en velocidad a Leblanc, cuyo Blériot especial de 100 CV había sido «tratado» al máximo para conseguir el triunfo, resultó tal vez más elocuente para demostrar la eficacia de un cuidado diseño aerodinámico.

Aparición del biplaza tipo IV y otros acontecimientos

Aquella fructífera primavera de 1911, Edouard Nieuport creó un biplaza directamente desarrollado del monoplaza tipo II. Aparte de las dimensiones mayores (la envergadura aumentó en un 25% aproximadamente) la diferencia exterior más perceptible era el tren de aterrizaje, que en el nuevo tipo tenía tres «uves» en vez de las dos del tipo II. El modelo biplaza de 1911 recibió siempre motores Gnome, ofreciéndose en versiones de 50, 70 y 100 CV. El aparato usado por Weymann en su truncada participación en el Circuito Europeo, ya mencionada, según los datos y fotografía que aparecen en la obra de L. Marchis *et al. Vingt-cinc ans đAéronautique Françaisẽ* , París, 1934, debió ser un IVG (como se denominó el nuevo tipo) con motor Gnome Gamma de 70 CV, aunque en la referencia dice 80 CV. En efecto, en 1911 no existía ningún Gnome de 80 CV. Es posible que Weymann usara el aparato acondicionado como monoplaza. Los biplazas Nieuport tenían los dos asientos en un mismo hueco del fuselaje, siendo difícil distinguirlos de los monoplazas. El aparato de la foto en cuestión muestra el timón de dirección en posición baja, como en los tipo II contemporáneos. Los tipos II y IV, a partir del verano, recibieron timones de dirección montados más alto.

*Uno de los primeros **Nieuport IVG**, usado por **Weymann** en el circuito Europeo. El timón de dirección está todavía en posición baja.*

La nomenclatura de los tipos Nieuport anteriores a la I Guerra Mundial es confusa (como solía ocurrir con casi todas las marcas de entonces). En *Aviones Militares Españoles,* IHCA, Madrid, 1986, advertimos a los lectores que las denominaciones dadas de los monoplanos Nieuport eran únicamente probables. El examen de numerosas fotografías, particularmente de detalles del ala, indica que los monoplanos IIN y IIG tenían 14 costillas por semiala y los cables de arriostramiento atacaban una estación más o menos coincidente con la décima costilla a partir de la de encastre. De este esquema se saldrían más tarde varios monoplanos de carreras, algunos con alas recortadas o arriostramiento doble. La envergadura del monoplaza normal era de 8,65 m y la superficie alar de 14 m^2, aparentemente sin tener en cuenta el área de fuselaje «atravesada» por el ala.

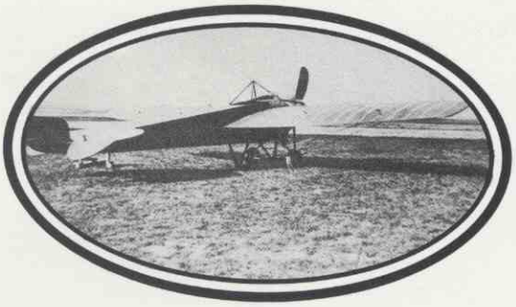
Los biplazas de 1911 y 1912 (tipo IVG) tenían 15 costillas por semiala y los cables de arriostramiento atacaban en dos estaciones (costillas 7 y 12 más o menos). Los datos de dimensiones para el biplaza con Gnome 50 CV indican una envergadura de 10,90 m y una superficie de 24 m^2. En este caso parece que se ha tenido en cuenta el área de fuselaje atravesado por el ala, como se sigue haciendo hoy día.

Triunfos de verano

El 16 de julio, el famoso piloto belga Jan Olieslagers batió en Kiewit el record mundial de distancia (que entonces era siempre en circuito cerrado) con un Nieuport Gnome 50 CV, volando 625 km. El 22 del mismo mes, Weyman tomó la salida en el Circuito de la Gran Bretaña, pero abandonó dos días después en Leeds por haberse desorientado y romper el Nieuport en la toma. En verano y otoño, el conocido piloto británico Claude Grahame-White usó un Nieuport en los Estados Unidos.

El equipo de pilotos de la firma Nieuport se incrementó este año con varias adquisiciones valiosas. En julio ganó su título FAI, sobre Nieuport, el doctor Gabriel Espanet, que quedaría afecto a la escudería. Emmanuel Helen, parisién que se había hecho piloto en los Estados Unidos, entró también en el selecto grupo. La Copa Michelín, aquel año, debía ganarla el piloto que realizase en un día el vuelo más largo en circuito cerrado sobre campo abierto, con escalas permitidas. Tras alguna tentativa previa, Helen, sobre Nieuport Gnome (probablemente de 50 CV) logró el 8 de septiembre recorrer 1.252,800 km a una media de 88 km/h, lo que le daría el triunfo.

En ninguno de estos vuelos podemos determinar exactamente el tipo de Nieuport empleado. Lo que parece claro es que el monoplaza IIN se reservó en lo sucesivo para escuela y los IIG para competiciones de velocidad, siendo el biplaza tipo IVG el de uso más generalizado en Francia y otros países.



*El **triplaza Nieuport VIM, vencedor** del **concurso militar de Reims** pilotado por **Weymann.** Nótese la nueva ala de 17 costillas. En versión triplaza, este aparato no hizo fortuna, pero los biplazas a que dio lugar fueron empleados por Francia, España, Italia y Rusia.*

La muerte de Edouard Nieuport

En septiembre, el ejército francés realizó maniobras en el Este y en las Ardenas. Parece que entre los aeroplanos participantes había por lo menos dos Nieuport, pilotados por el teniente Fecamp y el teniente de navío Delage. De Gustave Delage tendremos más que decir. Edouard Nieuport, que era zapador reservista, estaba en su establecimiento de Mourmelon cuando fue llamado para que se incorporase en vuelo a Charny, cerca de Verdún. A bordo de uno de sus monoplanos con motor Gnome realizó el vuelo sin novedad, a pesar del mal tiempo, con viento muy fuerte, que hizo a los jefes militares dudar mucho de que pudiera llegar. Era el 15 de septiembre. A petición del coronel Estienne, Nieuport despegó otra vez para hacer una demostración de vuelo con viento fuerte. Tras un descenso con motor cortado, el aparato fue sacudido por un meneo violento y se estrelló. Parece que el motor, ahogado, no le agarró. El piloto estaba vivo y consciente, pero con graves lesiones internas. Recogido por su hermano Charles y por Helen, fue trasladado al hospital de Verdún, donde falleció al día siguiente.

Nieuport tenía 36 años y su historia como constructor y piloto había durado sólo dos, pero su contribución al desarrollo del aeroplano, obteniendo velocidades notables basadas en la reducción de la resistencia parásita más que en el uso de motores más potentes y elevadas cargas alares quedaba bien establecida. En los días inmediatamente anteriores a su muerte, Nieuport dedicaba su atención al concurso militar de aeroplanos que debía celebrarse al mes siguiente.

El concurso militar de Reims

En 1911, los principales países europeos contaban, como mínimo, con un germen de aviación militar. Francia, técnicamente a la cabeza, había sido también pionera en la percepción de las posibilidades militares del aeroplano.

***Charles Weymann** (izquierda) y **Emmanuel Helen** en el **concurso militar de Reims** (octubre de 1911).*

Tras el primer Meeting de Reims (agosto de 1909), el general Brun, ministro de la Guerra, decidió comprar algunos aeroplanos para el Ejército y envió a diez oficiales a diversas escuelas civiles para que se hicieran pilotos (el primero obtuvo el título en abril de 1910). Los aviadores militares franceses participaron en el Circuito del Este y, por primera vez en el mundo, en unas maniobras: las de Picardía en septiembre. En octubre, la aviación militar francesa, creada por las armas de Ingenieros y Artillería, fue puesta a las órdenes de un jefe único, el general Roques, nombrado inspector permanente de Aeronáutica Militar, es decir, con mando también sobre la ya existente aerostación. Roques creó el título de aviador militar (el primero concedido, en febrero de 1911), aumentó el número de aeroplanos y escuelas y mejoró los medios de trabajo en los laboratorios de Vincennes y Chalais-Meudon.

Para seleccionar los tipos de aeroplano más aptos, convocó un concurso de aviones que deberían someterse a las siguientes pruebas:

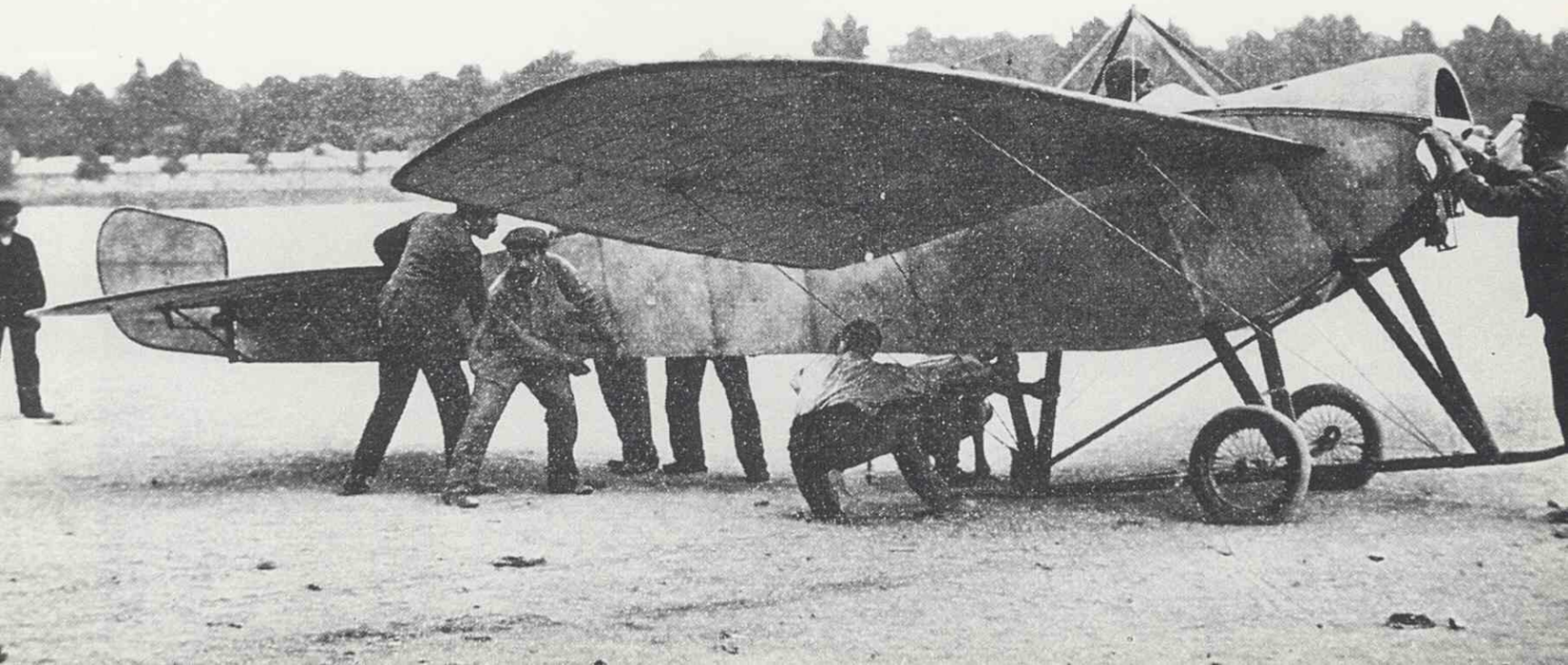
1. Examen del aeroplano, que debe ser triplaza.
2. Tres vuelos con 300 kg de carga, despegando y aterrizando en «praderas, alfalfas y rastrojos».
3. Un vuelo con 300 kg de carga y pleno de combustible hasta un punto dado y regreso, con velocidad superior a 60 km/h.
4. Dos vuelos de altura a plena carga. Subida a 500 m en menos de 15 minutos (controlada con barógrafo).
5. Prueba final para los que hayan satisfecho las anteriores: un viaje de 300 km sin escala con la carga completa de 300 kg.

El primer premio consistía en la adquisición del aparato ganador por 100.000 francos y otros 10 más al precio unitario de 40.000 francos. Los aeroplanos que resultaran clasificados en segundo y tercer lugar serían adquiridos en cantidades de 6 y 4 unidades respectivamente. A los tres primeros se ofrecía además una prima de 500 francos por cada kilómetro por hora en exceso de los 60 mínimos exigidos.

Las pruebas del concurso se realizaron en el aeródromo de Betheny, en Reims, escenario de los famosos meetings de aviación de 1909 y 1910, realizándose la presentación de los concursantes el día 1 de octubre. Nieuport inscribió una versión aumentada del IVG que unos han llamado IVM y otros VIM. Además de agrandar la «bañera» del fuselaje para acomodar a tres personas, el ala era de nuevo diseño, con 17 costillas por semiala y el arriostramiento sobre las costillas 7 y 13 aproximadamente, siendo la envergadura del orden de 12,25 m y la superficie de unos 26 m^2. El tren de aterrizaje era similar al del tipo IV, es decir, con el patín soportado por tres «uves», y el motor era un Gnome Double Omega de 100 CV. Weymann se encargó de pilotar el avión en el concurso, aunque otros dos pilotos de la firma, Helen y Espanet, estuvieron también en Betheny, exhibiendo fuera de concurso un biplaza de escuela (probablemente del tipo IVG con motor de 50 CV).

Como es natural, el concurso atrajo poderosamente la atención del mundo aeronáutico y militar, de manera que las pruebas fueron atentamente seguidas por agregados militares y enviados especiales de los países extranjeros. España, como veremos, no fue excepción.

***Helen** exhibió este **Nieuport IVG** durante el concurso militar de **Reims** en octubre de **1911**. De este tipo, la Escuela de Cuatro Vientos adquirió dos a principio de 1912.*



De más de treinta aparatos inscritos, representando a casi una veintena de constructores, compitieron más o menos efectivamente unos 25, siendo el mal tiempo causa de muchas demoras. Tras las pruebas de aterrizaje, velocidad y altura, el 31 de octubre habían sido eliminadas las dos terceras partes de los aviones, quedando nueve para la carrera de 300 km. Más demoras por el fuerte viento retrasaron el resultado final hasta el 26 de noviembre. El vencedor del concurso fue el Nieuport de Weymann, que hizo en la carrera 116 km/h, con gran margen sobre los otros siete aparatos clasificados, ninguno de los cuales llegó a los 100 km/h.

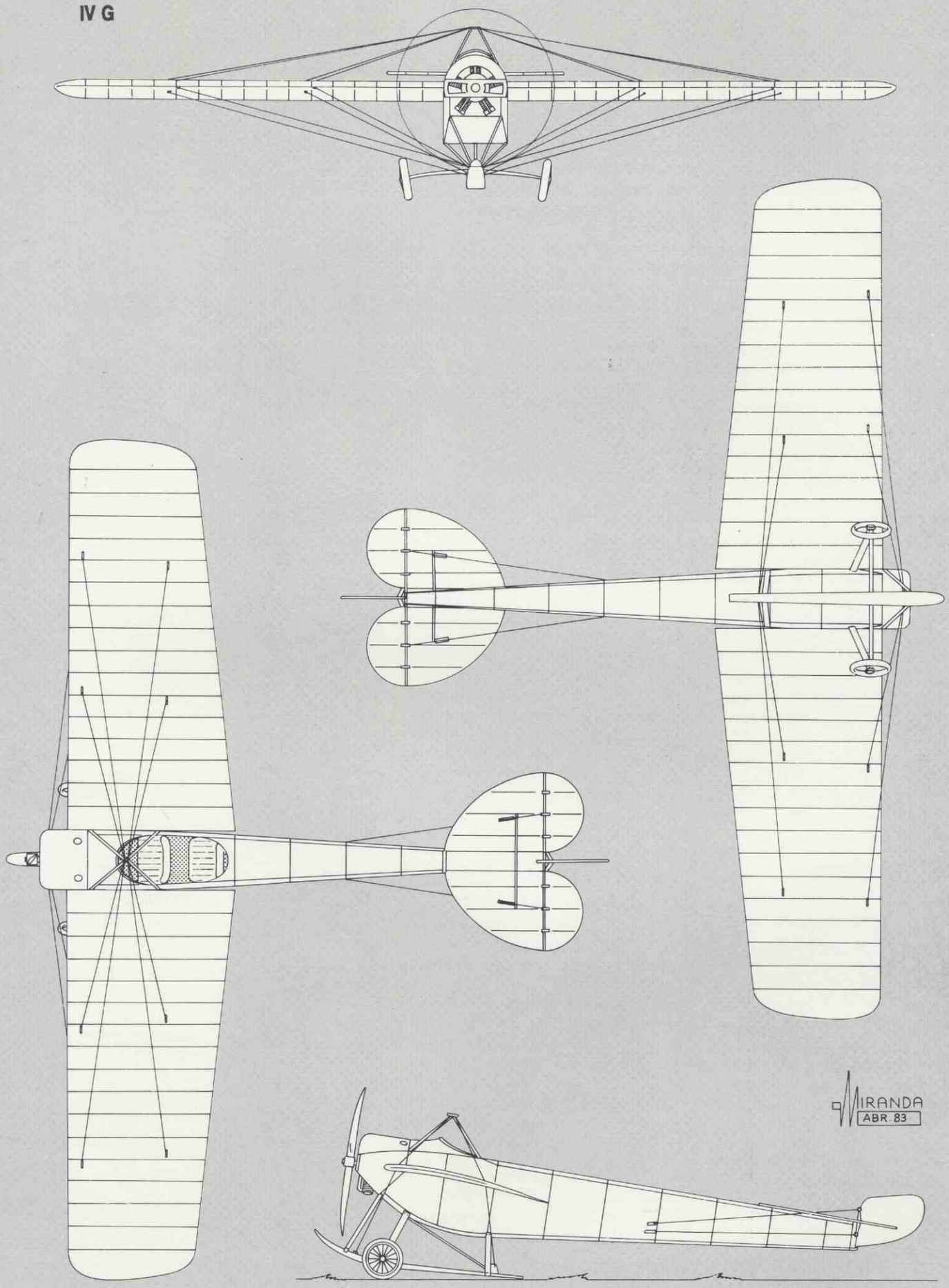
En segundo puesto quedó un biplano tractor Breguet (Gnome Double Gamma de 140 CV) pilotado por Moineau (95 km/h) y en tercero un monoplano Deperdussin (Gnome Double Omega de 100 CV, como el Nieuport) pilotado por Prevost (89 km/h). A continuación venían otro Breguet, un Henry Farman, dos Maurice Farman y un Savary, todos ellos biplanos de diversas configuraciones.

El Nieuport IVG del ***capitán*** *italiano* ***Moizo*** *(con salecot), uno de los empleados en Libia desde octubre de 1911.*

El Nieuport se exporta. Primer avión en misión de guerra

Ya antes del concurso militar, el monoplano Nieuport había atraído la atención internacional, como no podía ser menos por sus records de velocidad y distancia y su triunfo en la Copa Gordon Bennett. Aparte de algún aparato civil, como los de Olieslagers y Grahame-White, la casa Nieuport vendió algunos IVG a los gobiernos de Italia y el Reino Unido durante el verano de 1911. En las maniobras italianas del Piamonte, en septiembre, participaron monoplanos Nieuport. Días después, dos pilotos militares, el capitán Moizo y el teniente de navío Rossi, volaron sendos Nieuport en el Circuito de Baloia. En octubre, Italia, en guerra con Turquía, envió a Tripolitania una escuadrilla de aeroplanos mandada por el capitán Piazza. Entre los aparatos de esta escuadrilla había tres Nieuport con motor Gnome. El día 23, el capitán Piazza (Bleriot XI) y el capitán Moizo (Nieuport IVG) realizaron los primeros vuelos de reconocimiento en guerra de la historia. La noticia se producía cuando el concurso de Reims estaba en plena marcha y Weymann había terminado todas las pruebas de aterrizaje, velocidad y altura destacando por su regularidad.

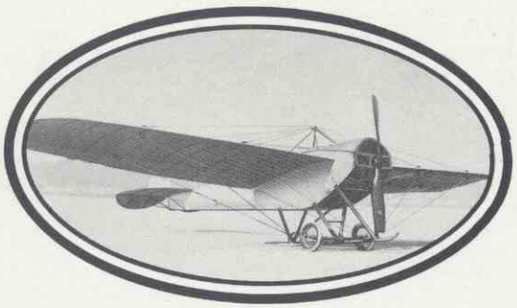
NIEUPORT IV G



España se interesa

En agosto de aquel año había terminado en Cuatro Vientos el primer curso de pilotos militares. Los aparatos empleados habían sido biplanos Henry Farman de gran envergadura, gran resistencia parásita y poca potencia, hipersensibles a los meneos. Los cinco oficiales pilotos y el coronel Vives, jefe del Servicio de Aeroestación y responsable de la experimentación de aeroplanos, recibían ávidamente las noticias de los desarrollos que tenían lugar principalmente en Francia, y discutían en especial las virtudes de monoplanos y biplanos. El 24 de octubre, día siguiente al del reconocimiento aéreo de Piazza y Moizo, el coronel Vives llegó a Turín para participar en un congreso. Parece que allí conoció al francés Doutre, inventor de un sistema automático de estabilización longitudinal de aeroplanos, porque, terminado el congreso, viajó con él a París. El viernes 3 de noviembre, Vives anotó en su cuadernito de tapas de hule: «Tarde: A Reims con el gral. Roques y la comisión».

Del concurso militar quedaba pendiente sólo la carrera de 300 km, pero el mal tiempo impidió que se volara los días 4 y 5. El lunes 6, Vives, en París, visitó, entre otros establecimientos, la fábrica Nieuport de Suresnes. El martes 7, Vives anota: «Salida 9.07 para Reims con Didier... Salieron todos, Newport (sic) siguió, los otros volvieron. Newport en panne a 30 km. Tarde: A pesar del viento, hacia las 16.40 hago un vuelo en el Maurice con estabilizador Doutre, de 8 minutos». Didier era el piloto de Doutre. Como el tiempo no mejoraba, Vives, tras varias visitas a las fábricas de aeroplanos de los alrededores de París, volvió a Madrid, donde llegó el día 11. El nuevo jefe de la Sección de Ingenieros era el general Escriu. El día 22, Vives fue a verle en su casa, anotando en su diario: «Casa Escriu, autoriza encargar 3 Nieuport, 1 Doutre, 1 tractor».

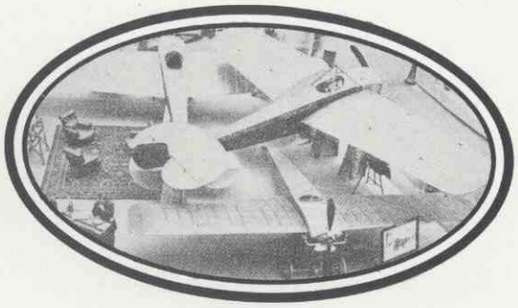


Excelente foto de un ***Nieuport IVG,*** *ya con el timón de dirección en posición alta, probablemente a fines de 1911.*

Termina 1911, el gran año del monoplano Nieuport

El año 1911, en el que el monoplano Nieuport alcanzó éxitos formidables, pagados por su creador con la vida, se acercaba a su fin. En el III Salón de Aeronáutica de París (16 de diciembre a 1 de enero) la casa Nieuport presentó tres aparatos. El record de velocidad de junio se mantenía vigente, pero el de distancia de Olieslagers había sido batido en septiembre por Fourny sobre biplano Maurice Farman, con 722,94 km. Esto no podía quedar así. El 24 de diciembre, Armand Gobé, sobre Nieuport Gnome 50 CV, recobró el record, con 740,299 km. Gobé, que procedía de la escuela Antoinette, era una nueva y valiosísima adquisición de la firma, con la que seguirá hasta 1914.

Desaparecido el fundador, su hermano Charles continuará su obra rodeado de sus fieles colaboradores. Los resultados del concurso militar no serán tan positivos como era de esperar. Aunque el ejército francés pidió a Nieuport diez aparatos, como marcaba el reglamento del concurso, la cosa no iría más lejos. Hasta la guerra del 14 no se crearía más que una escuadrilla de Nieuport, mientras que se formarían cinco de Maurice Farman, cuatro de Henry Farman y seis de Blériot, aunque este último ni se había clasificado en el concurso de Reims.

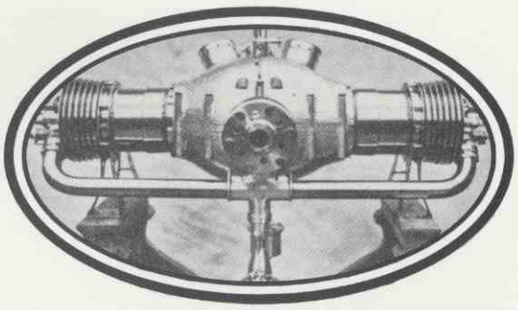


El stand Nieuport en el ***III Salón Aeronáutico de París*** *(diciembre 1911/enero 1912). El aparato que mira hacia la cámara es un IIN y los otros dos parecen del tipo IVG.*

El cetro perdido (1912)

El 9 de enero de 1912, Jules Vedrines alcanzó 140 km/h sobre un Deperdussin de 50 CV. Esta prueba, no oficial, era un anuncio claro. El día 13, sobre un aparato dotado del motor Gnome de 100 CV, Vedrines barrió en Pau todos los records de velocidad (piloto solo) de Nieuport sobre distancias de hasta 150 km, incluyendo el record mundial de velocidad absoluta, que estableció en 145,161 km/h. En febrero y marzo, Vedrines, siempre en Pau, mejoró cuatro veces este record, poniéndolo el 2 de marzo en 167,910 Km/h.

Así como Louis Béchéreau, jefe de proyectos de Deperdussin, continuó mejorando sus aeroplanos de carreras este año y el siguiente, la casa Nieuport dejó aparentemente sus diseños congelados excepto variaciones menores. ¿Habría podido Edouard Nieuport, de haber vivido, contestar victoriosamente al desafío?



El pequeño motor Nieuport ***de 28 cv.*** *fue expuesto en el* ***III Salón Aeronáutico*** *de París.*

Los primeros Nieuport españoles

El capitán Emilio Herrera Linares, designado para hacerse cargo de la escuela de monoplanos en Cuatro Vientos, fue enviado a la escuela Nieuport de Pau. Allí, bajo la dirección del Dr. Espanet, su profesor de vuelo, se acostumbró al sistema peculiar de mandos del Nieuport, convirtiéndose en un ardiente partidario del excelente monoplano. Durante la estancia de Herrera en Pau, el 23 de febrero de 1912, se mató allí el teniente Robert Ducorneau, probando sobre un Nieuport una extraña hélice ideada por el caballero de Néri. La rotura de una pala provocó la desintegración del monoplano.

El avión que arrebató el cetro de la velocidad al Nieuport IIG fue este ***Deperdussin Gnome 100 cv.,*** *pilotado por* ***Jules Védrines,*** *en sucesivos records desde* ***enero a marzo de 1912.*** *Los Deperdussin posteriores acentuarían todavía más su ventaja.*

Capitán de Ingenieros ***Emilio Herrera,*** *primer piloto de Nieuport español.*

Los tres aparatos comprados por el Ejército español llegaron embalados a Cuatro Vientos. Eran un monoplaza tipo IIN con motor Nieuport de 28 CV previsto para ser usado como pingüino (avión para aprender a rodar por el campo, sin volar) y dos biplazas tipo IVG con motor Gnome de 50 CV (para vuelo con profesor y suelta). La recepción de los aparatos resultó más complicada que lo que podía preverse. El 9 de marzo llegó a Madrid en el sudexprés Emmanuel Helen. Por razones que no son fáciles de determinar ahora, el ganador de la copa Michelín 1911 no logró entregar ningún avión. Tras varias idas y venidas, ya en abril, regresó definitivamente a Francia. El día 23 de este mes se presentó en Cuatro Vientos Charles Weymann y consiguió entregar el pingüino. Al día siguiente, con Vives de pasajero, intentó en vano la recepción de un biplaza, volando hacia Guadarrama. El día 25, Vives escribe: «Muy temprano, intento recepción Nieuport Gnome y velocidad. Weymann dice que el aceite es malo... Tarde: discusión con Weymann. Acordamos aclaraciones escritas». El caso es que Weymann no pudo entregar los biplazas y se volvió a Francia el día 27.

Entonces, la casa Nieuport envió a un tercer piloto, que no había ganado la Copa Michelín ni la Gordon Bennett, pero que sería más tarde conocido internacionalmente: el joven Marc Bonnier, que usaba gafas como Weymann. En cuatro o cinco días, Bonnier despachó su tarea eficazmente, terminándose la recepción de los dos biplazas el 10 de mayo, a los dos meses de comenzar el largo proceso.

Desde que Weymann entregó el pingüino, Herrera comenzó a instruir a su primer alumno, el oficial primero de Intendencia Carlos Alonso Ilera, de la 2.ª promoción. Parece que en esta promoción hubo otro alumno de Nieuport que no llegó a obtener el título de piloto, el teniente de Ingenieros Eustasio González Hernández, que dejó la escuela al terminar octubre. Por las razones que fueran, la instrucción de Alonso, llamado «el Sanete», que sería un piloto competente, se prolongó bastante; aquella segunda promoción, con profesores noveles, no se distinguió por su regularidad en el curso. El título de piloto FAIL de Alonso tiene fecha de 20 de noviembre de 1912, cuando ya estaba en marcha la instrucción de la tercera promoción, cuyo primer título FAI en Nieuport fue obtenido el 16 de diciembre por el teniente de Ingenieros Jenaro Olivié Hermida.

Los alumnos de monoplano Nieuport en cada promoción eran una pequeña minoría, siendo mucho más numerosos los alumnos de biplano que aprendían en diversos Farman. Por cierto que, aunque no estaba previsto, los monoplanos Nieuport se vieron precedidos en Cuatro Vientos por otros monoplanos, los Bristol Prier, pero éstos no servirían para hacer las pruebas de título ni, por tanto, tendrían trascendencia en la formación de los pilotos españoles.

El piloto de la casa Nieuport más estimado en España fue, según lo que sabemos, ***Marc Bonnier,*** *que aparece aquí en un monoplaza Nieuport con motor aparentemente Anzani 30 cv.*

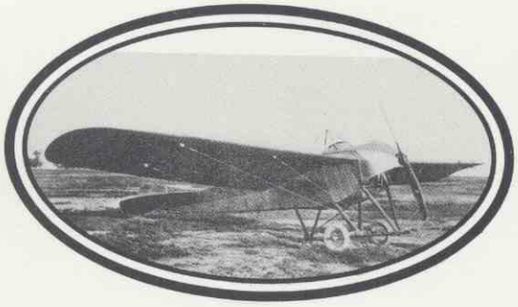
Aparece el hidroavión Nieuport

Es bien sabido que el primer hidroavión de la historia fue el de Fabre, que despegó del agua por primera vez el 28 de marzo de 1910. Era de fórmula canard y, aunque no era un aparato práctico, sirvió para demostrar la viabilidad del concepto hidro. En 1911, el americano Curtiss creó su primer Hydroaeroplane de flotador central (enero) y el primer anfibio del mundo (Curtiss Triad, febrero). En Francia, el Voisin Canard funcionó también como anfibio en agosto. En diciembre, la Marina francesa compró su primer hidro, un Voisin.

Pero fue en 1912 cuando los hidros cobraron fuerza. En enero, Curtiss voló el primer hidroavión de canoa, seguido en marzo por su primer contendiente europeo (Denhault). La mayoría de los constructores que entraron en el campo del hidroavión, sin embargo, se contentaron con montar flotadores en sus aparatos terrestres ya existentes o en versiones derivadas de éstos. El primer concurso para hidroaviones se celebró en Mónaco en marzo de 1912, participando ocho biplanos con flotadores, entre los que el Henry Farman quedó vencedor.

Los constructores de monoplanos se apresuraron a crear sus tipos de hidros de flotadores. Estos aparatos estarían listos para los concursos de verano, siendo el Nieuport uno de ellos. Se ha dicho que el autor de la conversión fue el teniente de navío Delage, contratado como ingeniero por Edouard Nieuport poco antes de la muerte de éste. Delage proyectó los flotadores y modificó la célula en lo necesario. Los hidros Nieuport tenían dos flotadores principales y uno auxiliar de cola. Para compensar el efecto desestabilizador de la superficie vertical de los flotadores principales, se añadieron planos fijos de deriva por encima y por debajo del fuselaje. El ala de los hidros fue generalmente la de 17 costillas por semiala, como la del triplaza del concurso militar y los biplazas militares de serie que aparecerían en cantidad en 1913. Por ello parece lógico admitir que si la denominación de los terrestres era tipo VIM, los hidros se llamasen VIH. Hubo también un hidro Nieuport con mayor superficie, 19 costillas por semiala y triple arriostramiento.

No sabemos la fecha exacta de la aparición del Nieuport VIH, pero debió ser hacia marzo-abril de 1912. La revista *Aviación* de Barcelona publicó las primeras fotos en su número del 1 de junio. El aparato, que bien podía ser el prototipo, tenía motor Gnome de 7 cilindros (probablemente el Gamma de 70 CV) y hélice de cuatro palas. Las fotos no permiten ver si la deriva superior estaba ya montada en este ejemplar, pero muestran claramente que la inferior no lo es-



Este aparato, con un capot de motor especial y ala de 17 costillas, concurrió al ***Circuito de Anjou (junio de 1912).*** *Parece ser un tipo VI con motor Gnome 70 cv.*

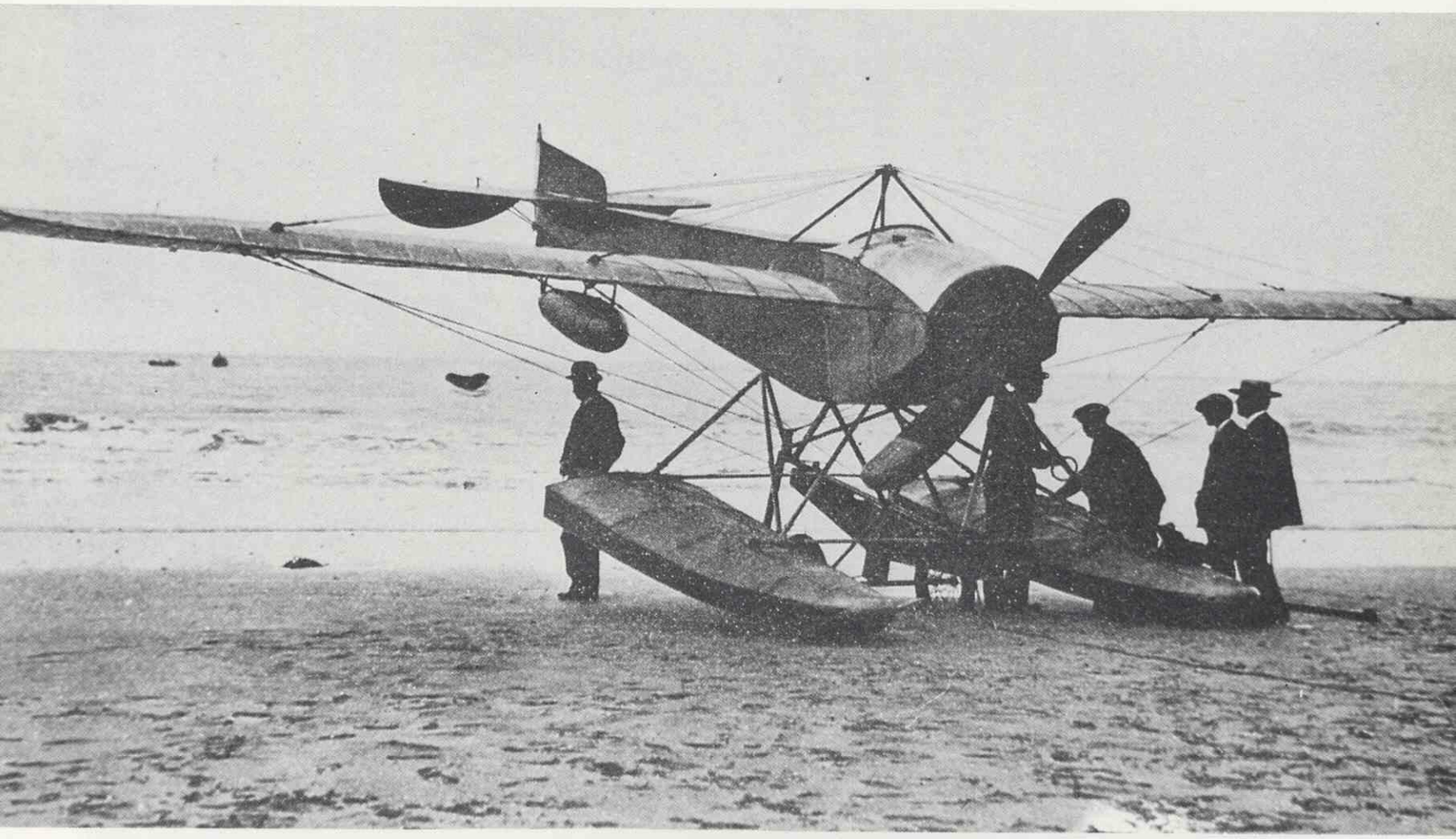
Tanto en terrestres como en hidros, ***algunos Nieuport usaron alas especiales.*** *Este hidro de envergadura aparentemente mayor que los de tipo VIH tiene un amistramiento triple. La escena podría ser el concurso de Mónaco de 1912.*

taba, por lo que el aparato debía ser inestable, cosa que se remedió en ejemplares posteriores. Otro indicativo de la fecha de aparición del hidro Nieuport es que la Marina francesa, el 1 de mayo, adquirió dos hidros de flotadores, un Breguet y un Nieuport.

En el meeting de hidros de Saint Malo (24 a 26 de agosto), Weymann, con pasajero, ganó la carrera a la isla de Jersey y regreso, lo que fue un buen comienzo para la vida pública del hidro Nieuport. Weymann tuvo que luchar en esta ocasión con el mal tiempo. Al meeting de hidros de Tamise sur L'Escaut, en Bélgica (7 a 16 de septiembre) concurrieron por parte de Nieuport Weymann y Gobé, pero no obtuvieron resultados particularmente satisfactorios.

El Circuito de Anjou

El ocaso del monoplano Nieuport, al menos en versión de ruedas, como aparato de competición, ocaso perceptible desde los primeros meses de 1912, se debió aparentemente a un estancamiento en la vía de nuevos desarrollos y a la dedicación del esfuerzo principal a los hidros. Muerto Edouard Nieuport y pasado a la casa Hanriot su proyectista Pagny, el monoplano Nieuport no experimentará ningún cambio importante. El tipo VI, iniciado con el triplaza del concurso militar de 1911, no encuentra en 1912, al menos hasta el final, un motor



*El **hidro Nieuport** de la foto tiene un ala de 17 costillas, siendo su probable denominación tipo **VIH**.*

adecuado. Demasiado grandes para el Gnome 50 CV, los tipos VI de este año, tanto terrestres como hidros, tienen que usar los Gnome de 70 ó 100 CV, poco fiables.

En junio, Charles Nieuport ganó el premio de velocidad en el concurso de Viena, pero este triunfo no tuvo gran resonancia. La competencia fuerte estaba en Francia. Aquel mismo mes se celebró el Circuito de Anjou (Gran Premio del Aero Club de Francia), un concurso de velocidad-carga en el que los competidores, en dos días consecutivos, debían recorrer siete veces el circuito Angers-Cholet-Saumur-Angers, totalizando 1.100 km. Para los aparatos que transportaran pasajeros se calcularía, a fines de clasificación, una velocidad ficticia mediante una fórmula que primaba el número de pasajeros. Los participantes tenían que completar durante el primer día tres vueltas, y sólo los que lo lograsen continuarían el segundo día para volar las cuatro restantes. El número de inscripciones excedía de la treintena, comprendiendo desde ligeros monoplazas hasta algunos biplanos que confiaban en llevar piloto y cuatro pasajeros. Nieuport inscribió un monoplaza (Helen) y dos cuatriplazas (Gobé y Espanet), los tres con motor Gnome de 80 CV. Como en esto de la potencia hay mucha

confusión, no sabemos si se trataba en realidad del Gnome Gamma de 70 CV, pues es dudoso que el nuevo Gnome Lambda de 80 CV estuviera ya disponible.

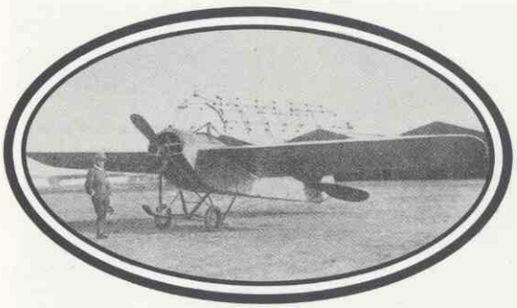
El primer día, 16 de junio, el viento era fuerte y amenazaba lluvia, de manera que la mayoría de los concursantes se retiraron, saliendo únicamente siete aparatos, todos monoplanos, con piloto solo o piloto y un pasajero. Fueron dos Blériot (Roland Garros y Gustav Hamel), dos Nieuport (Helen y Espanet), dos Morane-Saulnier (nuevo rival digno de atención, con Bedel y Brindejonc des Moulinais) y un Zens (Legagneux). Al comenzar la tercera vuelta, el viento y la lluvia habían eliminado ya a cuatro aparatos, quedando en liza Garros, Brindejonc y Espanet, los dos últimos con pasajero. Espanet no pudo concluir la vuelta. Garros fue el único que completó la prueba, pues Brindejonc, que también terminó la tercera vuelta, llegó tarde, con el control cerrado.

El día 17, en vista de que sólo Garros seguía en la carrera del Gran Premio, los organizadores decidieron celebrar una prueba especial a tres vueltas entre los inscritos en el Circuito de Anjou que lo desearan. Garros hizo sus cuatro vueltas, pero en las tres computables para el Prix Spécial se vio que el clásico Blériot no era precisamente una centella. Espanet, gracias a la fórmula de bonificación por pasajeros ganó esta prueba, seguido por dos de los nuevos Moraneaulnier (volados como monoplazas por Bobba y Brindejonc), por Garros ypor Gaubert (biplano Astra). Era la primera carrera de Espanet, que aún no había cumplido un año de piloto y hacía unos meses había enseñado los secretos del Nieuport al capitán Herrera. Su aparato había hecho una media de 95,81 km/h, pero la fórmula le asignó 115,76 km/h. Los Morane-Saulnier habían hecho 108,26 y 104,03 km/h, el Blériot de Garros apenas pasó de 80 y el desgarbado Astra no llegó a 60 km/h.

El Dr. ***Gabriel Espanet*** *(izquierda) y un pasajero en el* ***Circuito de Anjou*** *(junio de 1912).*

La lucha por la velocidad

Deperdussin fue uno de los constructores que acordaron retirarse del Circuito de Anjou, por el mal tiempo, el primer día. Desde el record de Vedrines del 2 de marzo, Béchereau había trabajado de firme en el refinamiento aerodinámico de su monoplano, particularmente por la adopción de un fuselaje de sección redondeada con revestimiento de contrachapado y de un tren de aterrizaje mucho más limpio. Este tipo fue llamado Monocoque y apareció poco antes del Circuito de Anjou. El 13 de julio, en Reims, Vedrines batió su propio record, alcanzando 170,777 km/h. Esto era demasiado para los Nieuport, que no



*Un **Nieuport VIM en Cuatro Vientos.** Este es el tipo que España usará en Tetuán (1913-14) y Melilla (1914-17). El motor era un Gnome de 80 cv.*

consiguieron pasar las eliminatorias celebradas para seleccionar a los tres representantes de Francia en la Copa Gordon Bennett. A esta carrera, celebrada en Chicago el 9 de septiembre, concurrió sólo el equipo francés, formado por dos Deperdussin (Vedrines y Prevost) y un Hanriot (André Frey). El Hanriot revelaba con descaro la influencia del Nieuport, transmitida por Pagny. Jules Vedrines, que ganó la prueba, batió de nuevo el record mundial de velocidad, situándolo en 174,100 km/h.

Termina el año 1912

Dos días después de la carrera Gordon Bennett, Alexandre Fourny, sobre biplano Maurice Farman, batió el record mundial de distancia, estableciéndolo en 1.010,9 km. Con ello, el monoplano Nieuport perdió la única marca mundial que aún detentaba.

El balance de 1912 fue muy negativo en cuanto a records, pero durante el año se habían producido también hechos más optimistas. El Prix Spécial de Anjou había demostrado que el Nieuport VI, con motor de 70 u 80 CV, era un biplaza muy respetable. Aunque el concurso militar de 1911, que demostró la velocidad, robustez, fiabilidad y facilidad de montaje del Nieuport, no había acarreado en 1912 la lluvia de pedidos que podía esperarse, esto pudo deberse a no disponerse de un motor idóneo y a la presión de otros constructores sobre los dirigentes oficiales. La aparición del motor Gnome Lambda, de 7 cilindros como el Omega y el Gamma, con una cilindrada de 11,83 litros muy poco superior a la del Gamma, pero dando 80 CV, fue especialmente favorable para Nieuport. No obstante, este motor debió aparecer muy a final de año, de forma que sería en 1913 cuando se aprovechasen sus ventajas.

En estas circunstancias de transición, pudo verse que en las maniobras francesas de Poitou, en septiembre, manejándose ya el nuevo concepto de escuadrilla, ninguna de las unidades participantes estaba compuesta totalmente de Nieuport, aunque algún aparato suelto de esta marca formó junto con otros de tipo Breguet y Deperdussin en la denominada Escadrille d'avions puissants. Esta unidad de triplazas reunía a los tipos clasificados en los tres primeros puestos en el concurso militar de Reims.

Otro aspecto positivo fue la aparición del hidro Nieuport, que además de su éxito en la carrera Saint Malo-Jersey-Saint Malo, se había manifestado en la Marina francesa superior a los otros tipos (Voisin, Henry Farman y Breguet), superándoles particularmente en autonomía (tres horas el Nieuport frente a dos, por término medio, de los otros).

En el VI Salón de Aeronaútica de París (octubre-noviembre), Nieuport exhibió, por supuesto, el hidroavión, pero también un pequeño monoplano de carreras, suponemos que una de las adaptaciones del IIG. Era un signo de que la marca seguiría peleando.

Muerte de Charles Nieuport

Tras las buenas y menos buenas andanzas de 1912, un severo golpe cayó el 24 de enero de 1913 sobre la casa Nieuport. Cuando realizaban un vuelo de recepción, Charles Nieuport y el mecánico Guyot sufrieron un accidente, pereciendo ambos.

Desaparecidos los dos hermanos, sus colaboradores mantendrían el nombre de Nieuport con honor, recibiendo la firma el aliento y el apoyo financiero de Henri Deutsch de la Meurthe.

Armand Gobé.

Los Nieuport VIM en España

A finales de 1912, el coronel Vives y sus colaboradores prepararon un plan de material para adquirir aeroplanos de los tipos que se considerasen más aptos al empleo militar. Estos aparatos serían la base operativa inicial de la Rama de Aviación del Servicio de Aeronáutica Militar, cuya creación era inminente. La idea era adquirir tres tipos cubriendo las tres configuraciones entonces establecidas: biplano propulsor, biplano tractor y monoplano. Como los Nieuport IVG habían dado resultado satisfactorio en la escuela de Cuatro Vientos, entre los monoplanos disponibles se seleccionó el Nieuport VIM con el motor Gnome Lambda de 80 CV, pese a las demostraciones en Cuatro Vientos de al menos cuatro competidores (Blériot, Deperdussin, Bristol y Rumpler) en enero-febrero de 1913.

El último día de febrero se firmó el Real Decreto de creación del Servicio y el 8 de marzo el capitán Herrera marchó a París para recepcionar en fábrica seis biplanos propulsores Maurice Farman MF.7 y cinco monoplanos Nieuport VIM (los biplanos tractores no serían adquiridos en Francia). El día 20 se le unió el coronel Vives, de cuyas libretas de notas copiamos lo siguiente.

Sábado 22: «Vamos a Villacoublay. Llega Herrera, Gobé, Helen». Lunes 24: «Herrera va a Villacoublay... Vamos a Villacoublay. Prueba desmontar. Vuelo

NOTAS SOBRE LOS MONOPLANOS NIEUPORT DEL SERVICIO DE AERONAUTICA				
Avión	*Año*	*Tipo*	*Motor*	*Notas*
m.N.n.° 1	1912	IIN	Nieuport 28 CV	Pingüino, taxi o *rouleur*, pero con capacidad de vuelo. Seguía en inventario el 17.11.14.
m.N.n.° 2	1912	IVG	Gnome 50 CV	Biplaza de escuela. Seguía en inventario el 17.11.14.
m.N.n.° 3	1912	IVG	Gnome 50 CV	Biplaza de escuela. Baja antes del 17.11.14.
n.N.n.° 4	1913	VIM	Gnome 80 CV	Primero de los 5 biplazas militares. En Melilla en 1915.
m.N.n.° 5	1913	VIM	Gnome 80 CV	Primer aparato español que voló en Marruecos (Tetuán, 2.11.13). En Melilla en 1916.
m.N.n.° 6	1913	VIM	Gnome 80 CV	Usado por Herrera para la primera travesía del Estrecho de Gibraltar (Tetuán-Sevilla, 14.02.14). En Melilla en 1916.
m.N.n.° 7	1913	VIM	Gnome 80 CV	En noviembre de 1914 estaba en Cuatro Vientos.
m.N.n.° 8	1913	VIM	Gnome 80 CV	En Melilla en 1915; probablemente también en 1916.
m.N.n.° 9			Gnome 50 CV	Figura en la relación de material de 17.11.14 como construido en los Talleres de Cuatro Vientos. Probablemente era un IVG hecho aprovechando elementos del m.N.n.° 3.

con Gobé, 16.38 a 17.42. Subida a 700 m en 7 min, *vol plané* 300 m. 75 s.». Martes 25: «Tarde: Casa Nieuport, se acuerda pruebas estáticas para mañana». Miércoles 26: «Prueba estática Nieuport».

Tras unos días en Gran Bretaña, Vives volvió a París el 10 de abril, encontrando a Herrera aún allí. A continuación, Vives marchó a Mónaco para asistir al segundo concurso de hidros allí celebrado, pero se marchó antes de celebrarse la primera carrera Schneider.

Los cinco Nieuport VIM debieron llegar a Cuatro Vientos a fines de abril, recibiendo los números de servicio m.N.4 a m.N.8. Para las pruebas de recepción vino de nuevo Marc Bonnier. El 7 de mayo, Vives consigna: «Por la mañana hice un vuelo de 17 min (800 m) con Herrera en N.80.». Nieuport 80 CV fue la denominación corriente de estos aviones en España.

Herrera continuaba instruyendo pilotos de la tercera promoción en Nieuport, terminando en abril el teniente de Caballería Monasterio, en mayo el médico primero Pérez Núñez y en junio el capitán de Ingenieros Dávila. Ahora, con el nuevo material de vuelo, era posible realizar las pruebas para el título superior, o de piloto de primera, reglamentadas en el Servicio. En sus *Memorias* Herrera resalta la facilidad con la que podían realizarse estas pruebas con los Nieuport, en comparación con los biplanos Maurice Farman. El y Alonso las terminaron en mayo. El 10 de junio, Alonso voló en el m.N.4 de Cuatro Vientos a Valladolid. En el viaje de regreso, el día 13, tuvo que aterrizar en San Rafael, sufriendo roturas el aparato y ligeras heridas el piloto.

Al día siguiente, los aviadores militares realizaron el primer vuelo en escuadrilla fuera de aeródromo, con cinco Maurice Farman y tres Nieuport y destino Villaluenga. El día 23, el destino fue Aranjuez. Pérez Núñez, que llevaba de observador al capitán de Ingenieros Fernando Balseyro, sufrió una parada de mo-

Médico primero ***Antonio Pérez Núñez.***

PILOTOS MILITARES ESPAÑOLES DE MONOPLANO NIEUPORT				
	Promoción	*Número y fecha del título FAI*		*Fecha del título superior*
Capitán de Ingenieros Emilio Herrera Linares	1.ª	6	12.08.11	05.13
Oficial 1.° de Intend. Carlos Alonso Ilera	2.ª	22	20.11.12	24.05.13
Teniente de Ingenieros Jenaro Olivié Hermida	3.ª	26	16.12.12	13.09.14
Teniente de Caballería José Monasterio Ituarte	3.ª	35	16.04.13	No
Médico 1.° Antonio Pérez Núñez	3.ª	36	25.05.13	20.11.13
Capitán de Ingenieros Luis Dávila Ponce de León Wilhelmi	3.ª	38	10.06.13	No
Teniente de Infantería José Valencia Fernández	4.ª	45	14.10.13	4.07.14
Teniente de Infantería Felipe Matanza Vázquez	5.ª	62	9.09.14	25.11.14
Teniente de Infantería José Espinosa Arias	5.ª	63	14.09.14	Ca.11.14
Teniente de Artillería Vicente Ruiz de Arcaute Sararrain	5.ª	64	26.09.14	No
Oficial 1.° de Intendencia Bernardo Sanz Agero	5.ª	76	1.02.15	No

NOTAS 1. Herrera obtuvo el título de piloto de 2.ª (elemental o FAI) sobre biplano Henry Farman, pasando a Nieuport en Francia en 1912.
2. Alonso ayudó a Herrera como profesor de Nieuport desde que obtuvo el título FAI.
3. Olivié obtuvo el título de primera categoría en Lohner, casi con toda seguridad.
4. Valencia obtuvo el título de primera categoría en Melilla.

Con las excepciones señaladas, todos los títulos de segunda y primera se obtuvieron en Cuatro Vientos, haciendo las pruebas sobre monoplano Nieuport. Para los títulos de segunda, las pruebas se hicieron con el Nieuport IVG Gnome 50 CV, excepto en el caso de Pérez Núñez, que las hizo sobre Nieuport VIM Gnome 80 CV. Sobre este segundo tipo se hacían las pruebas de piloto de primera (superior).

Oficial primero de Intendencia ***Carlos Alonso.***

tor en el m.N.8 por rotura de la tubería de gasolina a poco de iniciar el vuelo de regreso. En el violento aterrizaje, el piloto se hirió levemente y Balseyro se rompió una costilla. Pérez Núñez había de ser uno de los mejores pilotos del Servicio y profesor de vuelo, sin abandonar sus misiones de médico. Por supuesto que los aparatos dañados en estos accidentes fueron prestamente reparados en Cuatro Vientos.

En la cuarta promoción de pilotos, que comenzó su instrucción el 1 de septiembre, sólo un alumno terminó el curso en Nieuport, el teniente de Infantería José Valencia, que obtuvo en octubre el título FAI. De los pilotos de Nieuport mencionados, el capitán Dávila y el teniente Monasterio dejaron la escuela sin hacer las pruebas superiores. Los demás las terminaron entre 1913 y 1914.

La primera carrera Schneider

A finales de 1912, el acaudalado fabricante de armamento Jacques Schneider ofreció un trofeo para estimular el desarrollo de los hidroaviones. La competición sería una carrera anual entre hidros que hubieran demostrado poseer buenas condiciones marineras y el trofeo quedaría en posesión permanente de la nación que ganara la carrera tres años seguidos (como la Copa Gordon Bennett). La primera carrera Schneider se celebró durante el segundo concurso de hidros de Mónaco, en abril de 1913. Tras las pruebas eliminatorias quedaron clasificados para competir tres pilotos franceses y uno americano, todos sobre monoplanos de flotadores con motores Gnome de doble estrella. El equipo francés lo componían Maurice Prevost (Deperdussin), Roland Garros (Morane-Saulnier) y Gabriel Espanet (Nieuport). El solitario americano era, por supuesto, Weymann (Nieuport).

Los aparatos debían dar 28 vueltas a un circuito de 10 km sobre el mar. Prevost, cuyo Deperdussin era mucho menos afinado que los terrestres de la misma marca, a causa de la enmarañada unión de los flotadores al fuselaje, salió el primero, avanzando a una velocidad inferior a 100 km/h. Garros y Espanet sufrieron averías de motor y combustible respectivamente, debiendo abandonar pronto. Weymann salió el último y comenzó muy bien, mostrándose mucho más rápido que Prevost, pero tuvo que abandonar en la quinta vuelta por avería del motor. Prevost completó las vueltas con propina por haberse saltado una baliza, por lo que su media fue de apenas 73 km/h. Durante el tiempo que estuvo en carrera, el Nieuport de Weymann hizo una media de unos 110 Km/h. En categoría hidros, el Nieuport seguía siendo probablemente el más rápido del mundo.

Los biplazas militares por el mundo

Aunque los datos disponibles son a menudo contradictorios o simplemente sospechosos, parece que, aparte de los Nieuport de 1911-1912, casi todos del tipo IVG, adquiridos por los ejércitos de Francia, Italia, Reino Unido, España y Suecia en cantidades pequeñas, la producción principal de biplazas militares para Francia, Italia, España y Rusia, y tal vez algún otro país, consistió en aparatos del tipo VIM con motor Gnome Lambda de 80 CV. Los franceses no tuvieron más que una escuadrilla de Nieuport, la N12, que debió formarse a principios de 1913, por los días en que España recibía sus cinco aparatos.

En Italia, la casa Macchi adquirió la licencia de fabricación, entregando 56 «Nieuport 1913» con el motor Gnome 50 CV, que equiparían cuatro escuadrillas. En Rusia se fabricó también con licencia el Nieuport, habiéndose dicho que el tipo IV, aunque allí usaron también el tipo VIM. El 27 de agosto de 1913, el teniente Piotr Nicolaevich Nesterov, del Ejército Imperial Ruso, realizó en Kiev el primer looping de la historia con un Nieuport que, aunque llamado tipo IV en algunas referencias, pudo haber sido ya un VIM. Nesterov se anticipó, pues, al francés Pegoud en algunas semanas.

Capitán de Infantería ***Felipe Matanza*** *(foto unos diez años posterior a su destino como teniente en los Nieuport de Melilla).*

Con la fortuna de espaldas

El hidro Nieuport, que había visto su intervención en la carrera Schneider malograda por la falta de fiabilidad de los motores Gnome en doble estrella, tampoco tuvo suerte durante el verano en la carrera París-Deauville (Weymann) y en el Circuito del Mar del Norte (Julien Levasseur).

Los aparatos de carreras de la familia IIG encontraban unos rivales cada vez más fuertes en los Deperdussin. Maurice Prevost había batido el 17 de junio el record mundial de velocidad, alcanzando 179,820 km/h. El 27 de septiembre comenzó el III Meeting de Reims, presentándose por Nieuport, Espanet y Bonnier. Aquel día se hicieron las eliminatorias para seleccionar el equipo francés para la quinta carrera Gordon Bennett. Los Nieuport tampoco se calificaron este año, quedando el equipo galo formado por dos Deperdussin (Prevost y Eugène Gilbert) y un Ponnier (Emile Vedrines).

El Deperdussin Monocoque de 1913 era muy superior al del año anterior, tanto aerodinámicamente como en propulsión, llevando el nuevo motor Gnome Double Lambda de 160 CV. El pequeño Ponnier, diseñado por Pagny y derivado del Hanriot, mostraba todavía muy claramente su procedencia del Nieuport. En las pruebas eliminatorias, Prevost batió su propio record de velocidad con 191,897 km/h. El lunes 29 se celebró la carrera Gordon Bennett, participando, además de los tres franceses, el belga Crombez sobre otro Deperdussin. Prevost ganó a una media de 200,5 km/h, seguido de Emile Vedrines a 197 km/h. Este Emile Vedrines era, según unas fuentes, hermano menor de Jules, y según otras no tenía parentesco con él. En la carrera, además, Prevost batió el record mundial de velocidad otra vez, estableciéndolo en 203,850 km/h. El Ponnier, con el mismo Gnome 160 CV hizo el efecto en las rectas de ser tan rápido como el Deperdussin, pero Prevost se ceñía más que Vedrines al virar alrededor de los pilones.

*Esta foto de un Nieuport IIG se ha dicho corresponder al avión en el que **Helen** ganó la Copa **Michelín** en noviembre de **1913**, pero lo consideramos dudoso (allí no se batió un record). Detrás se ve un aparato que parece del tipo IVG.*

Los Nieuport en la Escuadrilla de Tetuán

La primera escuadrilla enviada a Marruecos por el Servicio de Aeronáutica español se componía, como es bien sabido, de tres Maurice Farman, tres Lohner y dos Nieuport, disponiendo además de un aparato de cada tipo en reserva. Como pilotos de los Nieuport fueron Alonso, encargado de la sección de monoplanos, y Olivié, aunque parece que el segundo voló más bien los Lohner, que también sabía pilotar. Bajo el mando del coronel Vives y del capitán Kindelán, se inició la instalación del campamento de Adir, futuro Aeródromo de Sania Ramel, a 2,5 km de Tetuán. El material de vuelo comenzó a llegar de Ceuta el 27 de octubre, siendo necesario montar primero los hangares Bessonneau. El montaje de los aparatos comenzó el 1 de noviembre, distinguiéndose inmediatamente los Nieuport por la rapidez con que quedaron montados y reglados. El domingo día 2, minutos después de las 5 de la tarde, el oficial primero Alonso, llevando de observador al alférez de navío Mateo Sagasta, despegó con el m.N. Núm. 5, realizando un vuelo de prueba de ocho minutos y medio. Fue el primer vuelo de los españoles en Africa. El lunes, el coronel Vives voló de observador de Alonso hasta Tetuán, y Alonso reconoció Ben Carrich. Además, se voló el segundo Nieuport. Este día visitó el aeródromo el Jalifa con sus ministros, así como el alto comisario general Marina. En las fotos de aquella ocasión, que difundió la prensa, se pueden ver los dos Nieuport.

Por cierto que el capitán Herrera, introductor del Nieuport en el Servicio, había quedado en Cuatro Vientos mientras Vives y Kindelán iniciaban las operaciones aéreas en Marruecos. Herrera solicitó permiso para incorporarse a Tetuán en vuelo sin escalas con un Nieuport dotado de un depósito suplementario de gasolina en el puesto del observador, pero el general Banús, jefe de la Sección de Ingenieros bajo la que estaba el Servicio de Aeronáutica, negó su autorización para evitar fricciones con los británicos, que se oponían al sobrevuelo de Gibraltar.

Triunfos de fin de año: Copa Michelín y record de altura

El año 1913, a pesar de los contratiempos señalados, no terminó del todo mal para la casa Nieuport. Contando con el excelente motor Gnome de 80 CV, Emmanuel Helen se dispuso a ganar la Copa Michelín, cuyo reglamento cambiaba cada año, siendo ahora muy diferente del que regía cuando la ganó en 1911. Este año había que volar en días consecutivos sobre un circuito prefijado, aterrizando a cada vuelta y sujetándose a un mínimo de distancia diaria. Ganaría el aviador que acumulase una mayor distancia, y en agosto-septiembre, Alexandre Fourny, sobre Maurice Farman, había puesto el listón en 15.989,20 km. Desde el 31 de octubre hasta el 29 de noviembre, Helen recorrió 16.096,6 km, distancia que nadie superó hasta fin de año, por lo que fue proclamado ganador.

El 28 de diciembre, el conocido piloto Georges Legagneux batió el record mundial de altura en Saint Raphaël sobre un Nieuport con motor Le Rhône de 80 CV, subiendo a 6.120 m. Este motor Le Rhône, rotativo de 9 cilindros, había aparecido aquel año y desbancaría en gran extensión a los Gnome. El monoplano Nieuport, que había poseído y perdido los records mundiales de velocidad y distancia, conquistaba ahora otra de las grandes marcas aéreas, que mantendría hasta después de la I Guerra Mundial.

Otra hazaña del fiel monoplano fue el viaje de Mrc Bonnier de París a El Cairo en las últimas semanas del año. Este simpático piloto, tan estimado por los españoles, salió de París el 10 de noviembre con un pasajero en un Nieuport Gnome 80 CV. El itinerario fue París, Nancy, Karlsruhe, Würzburg, Platting, Viena, Budapest, Arad, Craiova, Bucarest, Varna, Constantinopla, Eski-Chir, Adana, Beirut, Jerusalén, El Cairo, cubriendo unos 5.400 km. Las detenciones

por diversos problemas fueron muchas y prolongadas (por ejemplo, en Bucarest estuvo 10 días), por lo que no llegó a El Cairo hasta el 1 de enero de 1914, pero consiguió hacerlo sin cambiar de aeroplano. Este vuelo es comparable al que simultáneamente hizo Jules Vedrines de Nancy a El Cairo sobre Blériot, pero este piloto, que volaba solo, tenía mayor alcance y hacía etapas más largas, completando el viaje más rápidamente que Bonnier. En aquellos días, ambas hazañas fueron notables y dieron una visión anticipada de lo que serían los grandes raids de postguerra.

En 1913 no debemos dejar de consignar el éxito del hidro Nieuport en la Marina Francesa, que adquirió cierta cantidad del tipo VIH. Por otra parte, la firma muestra por primera vez interés por configuraciones distintas de la de su clásico monoplano. En diciembre, en el V Salón de Aeronáutica, junto a su producto tradicional, Nieuport exhibió un biplano sin cola Nieuport-Dunne, habiendo adquirido la licencia de fabricación del inventor británico John Willian Dunne.

Gustave Delage, director técnico (1914)

El año 1914, comenzado con la llegada de Bonnier a El Cairo, trajo, según las referencias disponibles, la incorporación de Gustave Delage a la firma Nieuport como director técnico. No parece que esta fuera su primera incorporación, puesto que el hidro creado en 1912 se atribuyó a Delage. Sea como sea, su obra en la casa Nieuport tendrá consecuencias importantes en el futuro de la empresa.

La travesía del estrecho de Gibraltar

El capitán Herrera, por superficie, ya que el vuelo directo le había sido prohibido, llegó a Tetuán el 5 de enero de 1914 para hacerse cargo del mando del aeródromo y la escuadrilla mixta de Sania Ramel, relevando al capitán Kindelán. Allí estaba su compañero Ortiz Echagüe, que pilotaba monoplanos Morane-Saulnier. Entre los dos urdieron el plan de volar directamente de Tetuán a Sevilla para llevar al Rey, que estaba allí, un mensaje del general Marina. Así lo realizaron el 14 de febrero, sobre un Nieuport VIM (m.N.6 del Servicio) pilotado por Herrera con Ortiz de observador. Esta era una hazaña modesta, pues Garros había atravesado el Mediterráneo desde Saint Raphaël a Bizerta (760 km) en el último septiembre, pero también era algo que hacía falta realizar y debía hacerlo España.

Los Nieuport pasan a Melilla

Cuando poco después se decidió crear un aeródromo en Melilla, Herrera fue designado para mandarlo, debiendo ser su material totalmente Nieuport. El 24 de abril, Herrera dejó Tetuán, marchando a Cuatro Vientos para planear la

*El lunes 3 de noviembre de 1913, el **Jalifa** visitó el nuevo Aeródromo de **Sania Ramel.** Aquí vemos cómo es cumplimentado por el alto comisario, **general Marina.** Tras ellos se ven dos **Nieuport VIM,** uno de los cuales protagonizó el día anterior el **primer vuelo español** en Africa, pilotado por el oficial primero de Intendencia **Alonso.***

organización del nuevo aeródromo, que se establecería en Zeluán, sitio elegido sobre el terreno por el coronel Vives pocos días antes. En mayo se encontraban en Melilla todos los pilotos disponibles de Nieuport: Herrera, Alonso, Pérez Núñez y Valencia. Este último, que sólo era piloto de segunda, figuraba inicialmente como observador, pero allí mismo en Zeluán hizo las pruebas de piloto superior en julio. Como observador se incorporó también el capitán Luis Gonzalo Victoria y, más tarde, los aspirantes a observador tenientes Bada y López Bacelo.

El médico del aeródromo era el propio Pérez Núñez. Herrera comentaría en alguna ocasión que él, que aprendió el pilotaje del Nieuport de un médico (Espanet) había pagado su deuda con la medicina enseñando a volar a Antonio Pérez Núñez.

Tras la organización del aeródromo, que en vez de hangares tenía tiendas-abrigo para los aparatos, y el montaje de los cuatro Nieuport VIM, comenzaron los vuelos el 3 de junio. Las misiones eran sobre todo de reconocimiento visual y fotográfico, realizándose también algunos bombardeos. Los reconocimientos sobre la cuenca del Guerruau dieron datos de esta región, anteriormente casi desconocida para los europeos. El coronel Vives voló como observador de Herrera varias veces en agosto, en cuyo mes terminó prácticamente la campaña de 1914 en la zona de Melilla, mientras comenzaba la I Guerra Mundial. El día 22, Vives y Herrera dejaron Melilla, sustituyendo al segundo en el mando del aeródromo Carlos Alonso, aunque la actividad era ya muy reducida. La escuadrilla fue temporalmente disuelta, volviendo el personal a la península a primeros de noviembre.

En septiembre habían terminado en Cuatro Vientos las pruebas FAI sobre Nieuport tres oficiales de la 5.ª promoción, los tenientes Matanza, Espinosa y Ruiz de Arcaute. Los dos primeros obtuvieron el título superior en noviembre, pero el tercero dejó la escuela sin lograrlo.

Teniente de Infantería ***José Valencia.***

Los hidros Nieuport en 1914

Los hidros Nieuport comprados por la Marina francesa eran del tipo VIH y estaban equipados con el motor rotativo Gnome de 9 cilindros y 100 CV de potencia. No sabemos si se trataba del Gnome Delta, aparecido en 1913 o del Gnome Monosoupape B, algo posterior. Los Nieuport VIH del Service d'Aéronautique Maritime fueron destinados a la base de Fréjus (Saint Raphaël). El 13 de marzo, los tenientes de navío de L'Escaille y Destem volaron en dos de ellos desde su base a Calvi y Ajaccio en Córcega.

Durante los quince primeros días de abril se celebró el Rally Aéreo de Mónaco. En esta competición, los concursantes debían salir de una de siete ciudades europeas dadas (París, Londres, Bruselas, Gotha, Madrid, Turín o Viena) y llegar a Mónaco por itinerarios prefijados que terminaban en Marsella o Génova, completando 1.140 km de vuelo sobre tierra. En estas dos ciudades, los aviadores debían convertir su aeroplano en hidro o tomar un nuevo aparato para realizar la etapa final sobre el mar hasta Mónaco, que era de 210 km tanto desde Marsella como desde Génova. Tres monoplanos Nieuport figuraban entre los 25 aparatos inscritos. Sólo cinco pilotos completaron uno o más itinerarios, entre ellos Mallard sobre Nieuport con motor Le Rhône de 80 CV, que quedó el último de los cinco, ganando el inagotable Roland Garros sobre Morane-Saulnier Gnome 80 CV.

El 8 de abril, durante el rally, se celebró la eliminatoria francesa previa a la carrera Schneider, calificándose dos Nieuport (Espanet y Julien Levasseur) y un Morane-Saulnier (Garros). En la carrera, que tuvo lugar el día 20, debían participar también dos británicos (Pixton, sobre Sopwith Tabloid y Lord Carbery, sobre Deperdussin), un suizo (Burri, sobre FBA) y dos americanos (Weymann, sobre Nieuport, y William Thaw, sobre Deperdussin). Espanet y Levasseur no tuvieron suerte, pues tuvieron que amarar después de 17 y 18 vueltas respectivamente, con los cilindros de la estrella posterior de sus Gnome sobrecalentados. La actuación de Howard Pixton fue muy brillante, obteniendo de su pequeño biplano una media de 139,74 km/h en las 28 vueltas y prolongando el recorrido a pleno gas para batir el record de velocidad en hidros con 148 km/h sobre 300 km. Lord Carbery tuvo que retirarse pronto y Burri, con su lento hidro de canoa, conquistó un pobre segundo puesto, pues Garros y los americanos, a la vista de la velocidad del Sopwith renunciaron a despegar. La retirada de Weymann pone un triste colofón a la historia del hidro de competición Nieuport. El dominio del monoplano en la lucha por la velocidad se eclipsaba, y no había de resurgir hasta varios años después de la I Guerra Mundial.

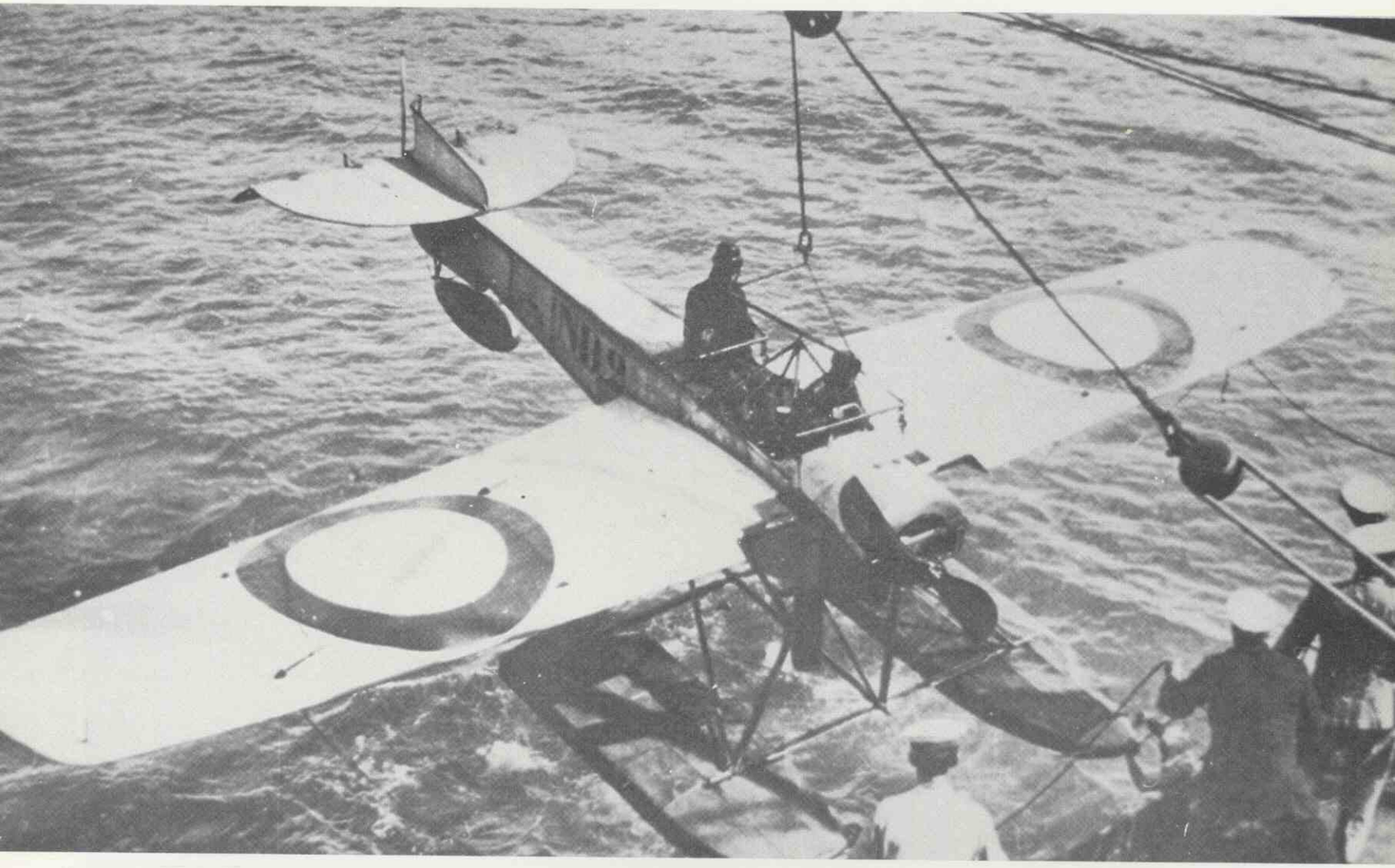
En mayo se realizaron las grandes maniobras navales francesas en el Mediterráneo. En Bizerta se destacó una escuadrilla de cuatro hidros Nieuport: un monoplaza y un biplaza con motores Le Rhône de 80 CV y dos biplazas con mo-

tores Gnome de 100 CV. En Tolón había dos Breguet, dos Voisin y un biplaza Nieuport Gnome 100 CV, mientras el crucero especial *La Foudre* transportaba un Caudron y un Voisin. Los más destacados en los ejercicios fueron los Nieuport de Bizerta, pilotados por los tenientes de navío de L'Escaille, Delage y Destrem y el reservista Levasseur. Es posible que los hidros con motores Le Rhône no pertenecieran a la Marina, sino que fueran aportados por la casa Nieuport para las maniobras.

Comienza la I Guerra Mundial

Cuando el 3 de agosto de 1914 comenzó para Francia la que se llamaría mucho después I Guerra Mundial, el número de monoplanos Nieuport militares era muy limitado: los componentes de la escuadrilla N12 del Ejército, con base en Reims, y tres hidros de la Marina en Niza.

La N12, desde diferentes aeródromos, realizó misiones de reconocimiento hasta principios de 1915, en que sus Nieuport fueron sustituidos por Morane-Saulnier Parasol, pasando a llamarse MS12.

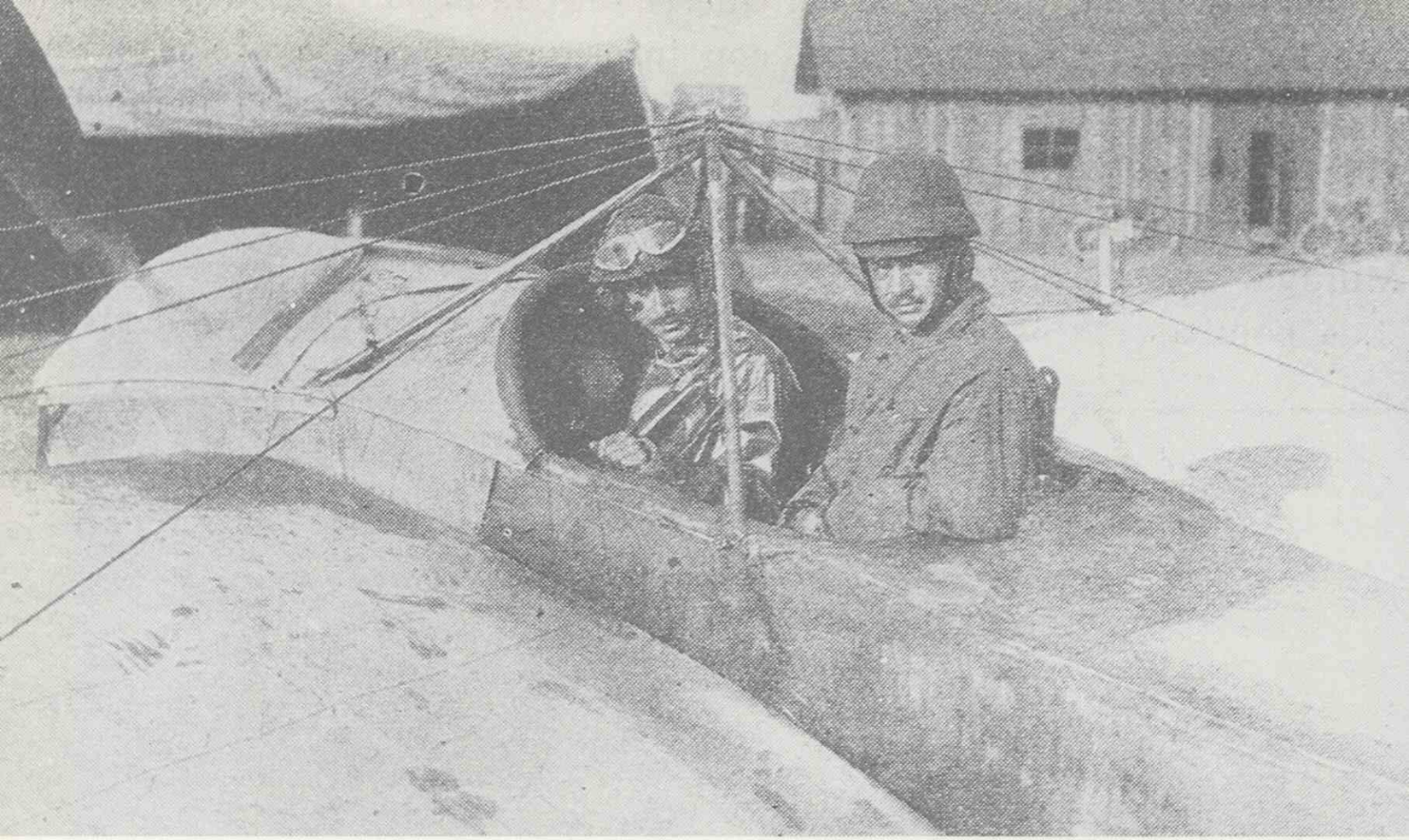


Un hidro Nieuport VIH de la escuadrilla naval francesa *que operó en Oriente Medio es izado a un barco británico en 1916.*

Los tres hidros navales de Niza fueron reforzados por cinco aparatos parecidos, tal vez no idénticos, que habían sido fabricados para Turquía y fueron prestamente incautados. A los pocos días de iniciarse las hostilidades, una escuadrilla con seis de ellos fue enviada a Bizerta, pasando posteriormente a Malta. Desde allí se envió una sección de dos hidros a la costa de Montenegro y finalmente, a petición británica, la escuadrilla llegó en barco a Port Said a principios de diciembre. Allí, bajo el mando del teniente de navío de L'Escaille, con otros cuatro pilotos (entre ellos, Delage) y con observadores británicos, comenzó a realizar una valiosa tarea de observación sobre las zonas costeras enemigas del Mediterráneo y el Mar Rojo.

El primer biplano Nieuport

En el frente francés, los Nieuport, como los demás monoplanos existentes, excepto los Morane-Saulnier Parasol, fueron considerados inadecuados para las misiones marciales. Se les acusaba de subir peor que los biplanos y tener un techo inferior. Además las alas estorbaban al observador en su misión.



El médico 1.º ***Pérez Núñez,*** *piloto y el capitán de Estado Mayor* ***Gonzalo,*** *observador, sobre* ***un Nieuport IVG*** *en* ***Zeluán, 1914.***

Así pues, con la excepción señalada fueron eliminados o casi en favor de los biplanos. La casa Nieuport se vio obligada a fabricar biplanos propulsores Voisin. En octubre, a los dos meses de comenzar la guerra, la firma presentó al Ministerio de la Guerra el sesquiplano biplaza Nieuport X, proyectado, en ausencia de Delage, por Albert Mary. Este aparato sería origen de toda una dinastía de biplanos Nieuport con montantes en V.

Años de guerra (desde 1915)

La escuadrilla naval francesa basada en Port Said tuvo una actuación variada e interesante. Como el radio de acción de los hidros no alcanzaba hasta puntos tan lejanos como Esmirna, en Turquía, o Jidda, cerca de La Meca, en el Hejaz, los aparatos usaban barcos nodriza que los botaban al mar y los izaban con grúa. En ocasiones, los vuelos se internaban más de 100 km al interior del territorio enemigo. En una de estas misiones, el Nieuport fue abatido por el enemigo, siendo el piloto francés hecho prisionero y perdiendo la vida el observador británico. Como Delage había sido reclamado de Francia a principio de año, de l'Escaille se quedó con sólo otros dos pilotos.

Durante las operaciones de los Dardanelos, dos de los Nieuport fueron destacados allí y convertidos en terrestres temporalmente para que pudieran subir a 2.000 metros, evitando ser alcanzados por las balas de fusil. La escuadrilla continuó en Oriente Medio hasta la primavera de 1916 en que a bordo de un barco francés dejó aquel teatro de operaciones, conservando todos los aparatos, pues hasta los caídos en el desierto eran siempre recuperados por expediciones de rescate. Como ha dicho Michel Bénichou, del que hemos tomado tantas notas para este trabajo: «Inadaptados para la observación y el ataque al suelo, pero ¡qué fiables!».

El Royal Naval Air Service británico, impresionado probablemente por el rendimiento de los hidros de la escuadrilla francesa, adquirió en 1915 doce Nieuport VIH con motores Le Rhône 9C de 80 CV, usándolos sobre todo para enseñanza en las Islas Británicas.

Del empleo que Rusia hiciera en guerra de sus Nieuport no tenemos noticia. Solo conocemos una foto de un VIM ruso capturado por el enemigo en 1915.

Cuando Italia entró en el conflicto, inicialmente sólo contra Austria, en mayo de 1915, sus cuatro escuadrillas de Nieuport VIM enviadas al frente realizaron los primeros reconocimientos. Poco después, como había ocurrido con sus homólogos franceses de la escuadrilla N12, fueron sustituidos por aparatos más adecuados al empleo militar. Algunos Nieuport debieron quedar, no obstante, en las escuelas de Francia e Italia.

La reactivación de Zeluán

Para las operaciones de primavera y verano en la Comandancia de Melilla, se reactivó en abril de 1915 el aeródromo de Zeluán. Los Nieuport contaban inicialmente con dos pilotos, el médico primero Pérez Núñez y el teniente Matanza, éste recién salido del curso de Cuatro Vientos. Los observadores eran el capitán Gonzalo y los tenientes López Bacelo y Fanjul.

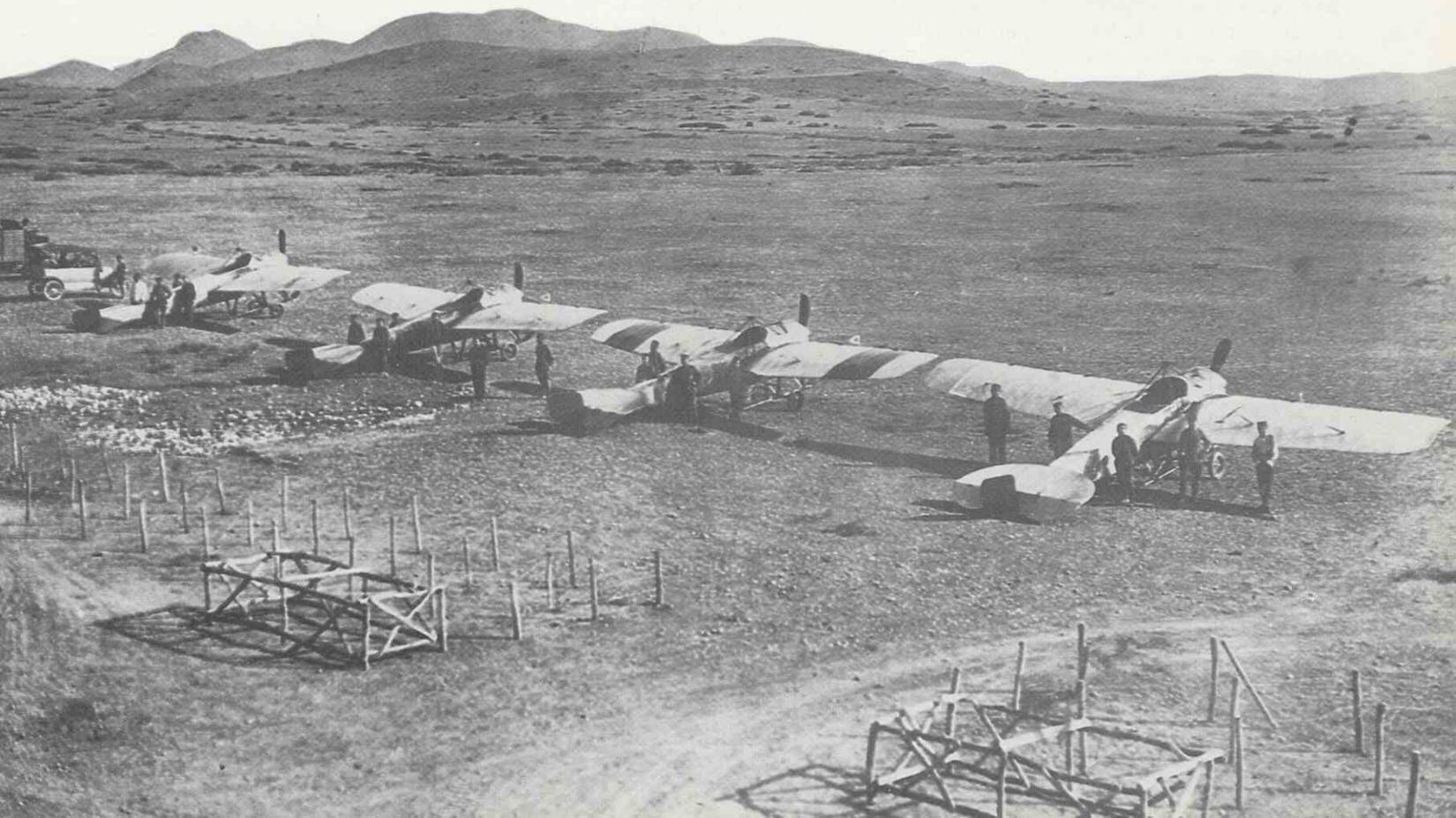
Los aparatos cooperaron el 16 de mayo en la operación Tikermin (paso del Kert). Antes de terminar el mes se incorporó un tercer piloto, el teniente Valencia. El coronel Vives, como de costumbre, visitó la escuadrilla. En la operación de Hasi Berkan (6 de junio) voló como observador de Pérez Núñez, y con éste y Valencia en sendos vuelos durante la operación de Ys Usuga (29 de junio). Los reconocimientos y bombardeos continuaron en julio, atenuándose la actividad el resto del año. Gonzalo y Fanjul marcharon al curso de pilotos, y el 1 de octubre se incorporó como jefe del aeródromo el capitán Fernando Balseyro, de Ingenieros. Balseyro era piloto de Maurice Farman y voló en los Nieuport de observador, aunque parece que hizo algún vuelecito de aeródromo como piloto aquel año. En noviembre marchó Valencia, que sería en Los Alcázares uno de los primeros pilotos de hidro del Servicio.

En enero de 1916, Pérez Núñez marchó destinado a Cuatro Vientos, de manera que Balseyro se quedó con un solo piloto, Matanza, y un solo observador, López Bacelo. Este año, la actividad en la zona fue escasa, de acuerdo con la política de mantener la situación estable hasta que terminase la guerra en Europa. Matanza realizó en 1916 numerosos reconocimientos, pero sólo en un par de vuelos bombardeó un campamento enemigo.

El 1 de agosto, el capitán Balseyro marchó destinado a Cuatro Vientos, haciéndose cargo Matanza accidentalmente del aeródromo. Antes de terminar el mes, se incorporó el teniente Pedro González Díaz, aspirante a observador. En noviembre tomó el mando del aeródromo el capitán Espinosa, que se había hecho piloto en la promoción de Matanza, también en Nieuport. El paso de Espinosa por Zeluán (destino que solicitaba desde marzo) fue tan breve como ingrato a la memoria. Matanza, de nuevo jefe accidental desde febrero de 1917, continuó volando el o los Nieuport (no sabemos cuántos quedaban) en la primera mitad del año. El 10 de junio entregó la unidad al capitán Francisco Bustamante y marchó a Cuatro Vientos.

Así termina la historia de los monoplanos Nieuport españoles, al menos por lo que sabemos. Al ser relevado Matanza, los aparatos también lo fueron. El nuevo material era del tipo Barrón Flecha. Ignoramos si los Nieuport de Zeluán fueron mandados a Cuatro Vientos o dados de baja allí. Tampoco sabemos si en la escuela de Cuatro Vientos quedaba alguno. ■

*En **1914** los **Nieuport IVG** formaron esta escuadrilla que inauguró el **aeródromo de Zeluán** en el que permaneció unos tres años.*



Breve historia de veinticinco años en el aeródromo de Getafe

ANTONIO FUENTE VELEZ

INTRODUCCION

El enclavamiento primitivo humano en la zona de Getafe, a pesar de estar cercano al núcleo central de la Península, no está todo lo definido que en principio pudiera creerse; pues si bien hay autores que lo situan en época de los romanos, por su proximidad a los asentamientos de Arganda, Titulcia y Talamanca (la Mantua Romana), otros lo centran bajo la ocupación árabe, por estar próxima también a los núcleos de: Pinto, Valdemorillo o Vallecas, siendo la idea más generalizada la de que sean éstos sus primitivos pobladores.

Coinciden en ello varios historiadores al señalar que muchas familias de condición agrícola, se establecieron por diversos puntos de esta zona, uno de los cuales y del que existe clara constancia de su existencia fue el que se ubicó en el lugar conocido como Alarnés, lugar muy próximo a Getafe.

La poca salubridad que presentaba la zona de Alarnés, parece fue lo que obligó a sus habitantes a buscar otro lugar que les ofreciese mayores garantías de supervivencia, lugar que no fue otro que el que bautizaron con el nombre de XATAF, nombre como puede verse de clara etimología árabe, y al que algunos historiadores quieren relacionar con la voz árabe «Jata», que significa «cosa larga».

Tras la toma de Toledo el 25 de mayo de 1.025, por el rey Alfonso VI, esta rica y próspera ciudad pronto se comunica con Madrid, por medio de un ancho camino, que por su tráfico constante se bautiza con el nombre de «camino real» y en el que, a lo largo de su recorrido se asientan pequeños núcleos, que como el de Getafe, servían de apeadero y posada a los viandantes. Hoy día, todavía Getafe es atravesado por este «camino real».

Poco sabemos de Xataf y de sus moradores. Tienen que pasar muchos años y situarnos en el año 1150, para encontrar de nuevo el nombre de Getafe, en una recopilación hecha por el historiador D. Pedro Fernández Martín sobre los «Anales de Antonio de León Pinedo», en los que aparece una nota que dice «que se repara el pueblo de XETAFE, lugar donde en tiempo de los moros estuvo el conocido SATAFI».

La peste que asoló a España en los años 1492 y 1507, no mermó la habitabilidad de Getafe, debido en parte a la salubridad de su suelo, lo que le valió, ya en época del reinado de Alfonso XI, el calificativo de «terreno sano», hecho que confirman posteriormente, en 1576, los historiadores Juan de Seseña y Juan de Benavente, al señalar que era lugar «donde la tierra no es fría ni caliente», lo que demuestra el elevado número de habitantes, respecto a otros núcleos cercanos, tal como queda reflejado en el legajo 400, sección 2.ª, n.º 75, del «Patrón de Pechos» del año 1497, existente en el Archivo de Madrid, donde se señala en 178 el número de vecinos que tenían el carácter de contribuyentes y a los que denomina «pecheros», por tratarse de terratenientes o comerciantes, lo que nos lleva a estimar en unos mil quinientos el número total de habitantes que había en Getafe en esa época.

Este censo de población es lo que sin duda movió a sus autoridades a construir, para atender a la fe de los cristianos, una iglesia de estilo mudéjar conocida con el nombre de Ntra. Sra. de la Magdalena.

Ya a finales del siglo XVI, el número de habitantes de Getafe había aumentado a cerca de tres mil, cifra en la que se mezclaban moriscos con cristianos viejos y nuevos, incluso gitanos, aunque curiosamente no existían judíos, y que llevaría a los frailes de la orden de Ntra. Sra. del Carmen a tener que establecer una casa de la Orden, a fin de atender a las necesidades religiosas y sanitarias de la población. Casa que pronto se vería complementada con un hospital, cedido al efecto por D. Alfonso de Mendoza, mayordomo del Cardenal Carrillo.

Aerodromo de Getafe y Pueblo en noviembre de 1930.

No quisiéramos cerrar este breve relato, sin antes señalar que el cambio de nombres a lo largo de los años como: Xataf, Satafi, Xetafe, hasta llegar al actual de Getafe, fueron sin duda debidos a la deformación del lenguaje entre moriscos y cristianos, a lo largo de los años.

En cuanto a su geografía, Getafe se asienta sobre la altiplanicie de Castilla la Nueva, sobre un terreno eminentemente llano que abarca una superficie aproximada de unas 7.874 Ha. (78,74 km^2.), y que limita al Norte con el término de Villaverde; al Este con los de Vallecas y Vaciamadrid; al Sur, con los de San Martín de la Vega, Pinto y Fuenlabrada; y por el Oeste, con Leganés y Fuenlabrada.

En cuanto a la formación de su suelo podemos considerarla de origen miocénico lacustre de la era terciaria en lo que respecta a su zona Sur y Suroeste, correspondiendo a la era cuaternaria el resto.

Hidrográficamente Getafe es pobre, ya que el único río relativamente cercano que tiene es el Manzanares, que transcurre por su parte Noroeste (antigua dehesa de la Aldehuela) en su límite con los términos de Vallecas y Vaciamadrid, pues si bien existen algunos pequeños arroyos, como el Culebrón en su límite con Pinto, todos ellos carecen de importancia.

Dada su situación geográfica, análoga a la de Madrid, tiene similares características meteorológicas, lo que conlleva un terreno eminentemente escaso de nieblas y lluvias, cualidades que hacen que Getafe haya sido considerado como uno de los mejores campos de aviación de España.

Don Alfredo Kindelán cuando era Presidente del Real Aeroclub de España en el año 1911.

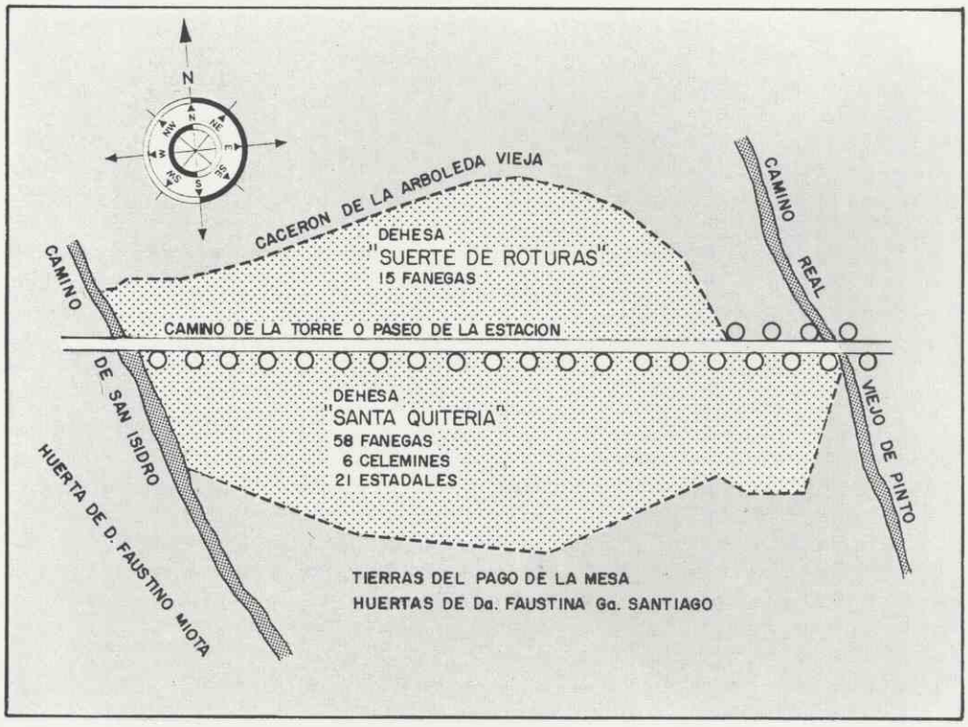
HISTORIA DEL CAMPO DE AVIACION

Para entrar en el estudio histórico de este campo, hay que remontarse al año 1754, fecha en la que el entonces Ayuntamiento Constitucional de Getafe, toma carta de posesión de las fincas conocidas como «Dehesa de Santa Quiteria» y «Suerte de Roturas»; posesión que no llegaría a plasmarse en definitiva hasta el 5 de enero de 1892, fecha en que se expide la certificación de propiedad, en base a lo dispuesto en el R.D. de 11 de noviembre de 1864. Posteriormente, el 17 de diciembre de 1900, serían inscritas a nombre del Ayuntamiento, según consta en el Tomo 116, Folio 203, Finca n.º 6933, inscripción 1.ª del Registro de la Propiedad.

No obstante el no haber gozado de la plena propiedad, el Ayuntamiento de Getafe había decidido en fecha 26 de noviembre de 1890, ceder con carácter gratuito al Ramo de Guerra una superficie de 69 fanegas de la finca de «Santa Quiteria», para que fuesen construidos en ellas dos cuarteles de caballería, con las edificaciones necesarias para dar alojamiento al personal destinado a los mismos.

Esta cesión no se hizo realidad hasta el 2 de julio de 1903, en que se firma ante el Notario de Madrid D. Vicente Castañeda, y en la que se rectificaba la superficie inicial, fijándola en: 73 fanegas, 6 celemines y 19 estadales, equivalente a 25 Ha. 19 a. y 7 ca., y por un valor de 49.885 ptas.

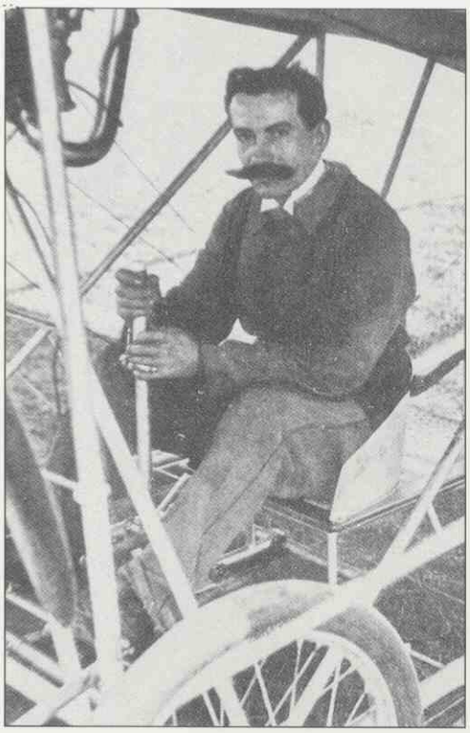
El célebre piloto Garros, primero en llegar a Angulema en el Raid París-Madrid.



Croquis de las fincas de Santa Quiteria y de Roturas objeto de cesión del Ayto. de Getafe al Ramo de Guerra el año 1902.
Superficie de Santa Quiteria: 20 Ha. 4 a. 74 ca.

Instalaciones realizadas para el vuelo París-Madrid en el Campo de Getafe. 21 mayo 1911.

El aviador Weyman, primero que despegó del aeródromo de Issy les Bains en la prueba París-Madrid.



El aviador Train.

El no cumplimiento por parte del Ramo de Guerra de los términos en que fue hecha la cesión, llevan al Ayuntamiento de Getafe a solicitar la retrocesión de los terrenos cedidos, lo cual consigue en el documento que se firma el 7 de agosto de 1913, y en el que figuraba una cláusula, que por su valor anecdótico reproducimos y que decía textualmente: «es al propio tiempo voluntad de S.M. se prevenga a V.E., en el sentido que en la 1.ª de las fincas (Santa Quiteria), se ha construido sin permiso del Ramo de Guerra, un aeródromo».

El hecho de que el Ayuntamiento de Getafe, sin contar con el beneplácito del Ramo de Guerra, hubiese dado autorización para celebrar en los terrenos cedidos un festival aéreo, quisiéramos pensar que fuese debido al poco interés que hasta la fecha había demostrado por ellos el Ramo de Guerra, decisión que, legal o no, fue decisiva para el futuro de este campo y de la aviación.

GETAFE CAMPO DE AVIACION

Apenas se hace cargo el entonces Capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindelán, de la Presidencia del Real Aero Club de España, el 2 de julio de 1910, sustituyendo al Marqués de Salvatierra, inicia una serie de gestiones con el Real Automóvil Club de España y el Real Aero Club de Francia, para organizar bajo el patrocinio del diario francés «Le Petit Parisien», un raid aéreo en tres etapas, que uniera las capitales de París y Madrid.

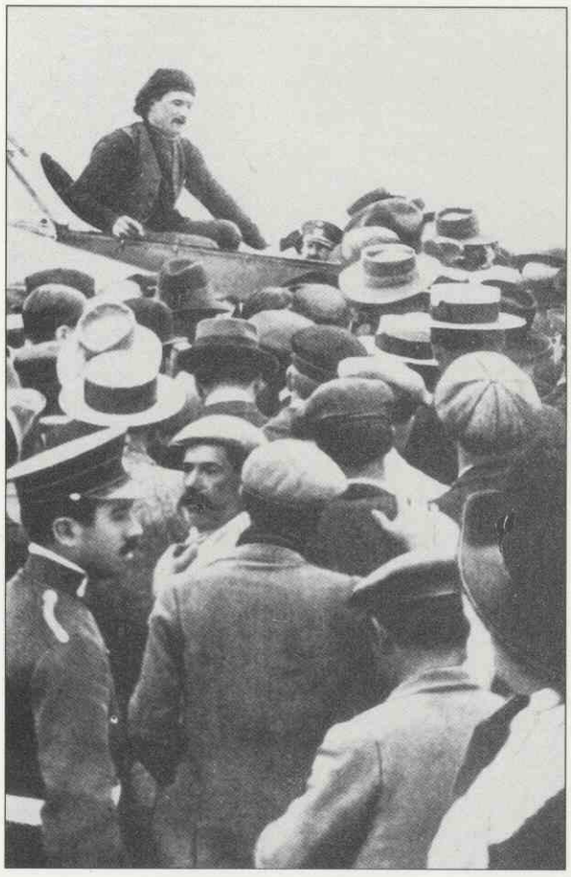
Designado el Capitán Kindelán por parte de la Organización de la prueba, de la localización de un campo de aterrizaje, que fuera el final de etapa en Madrid, éste realiza una serie de gestiones que le llevan, tras la elección y estudios de varios campos, a elegir la finca de «Santa Quiteria» como el campo idóneo para el final de la etapa San Sebastián-Madrid.

No se puede asegurar a ciencia cierta de quién saldría la idea de pensar en «Santa Quiteria», pero lo cierto es, que con escaso margen de días tuvieron entrada en el Ayuntamiento de Getafe, dos solicitudes, para realizar en el mismo terreno un festival aéreo; una tuvo entrada el día 27 de abril de 1911 firmada por D. Ramón Abello Martí y otra el primero de mayo siguiente, firmada por D. Alfredo Kindelán, como Presidente del Real Aero Club de España.

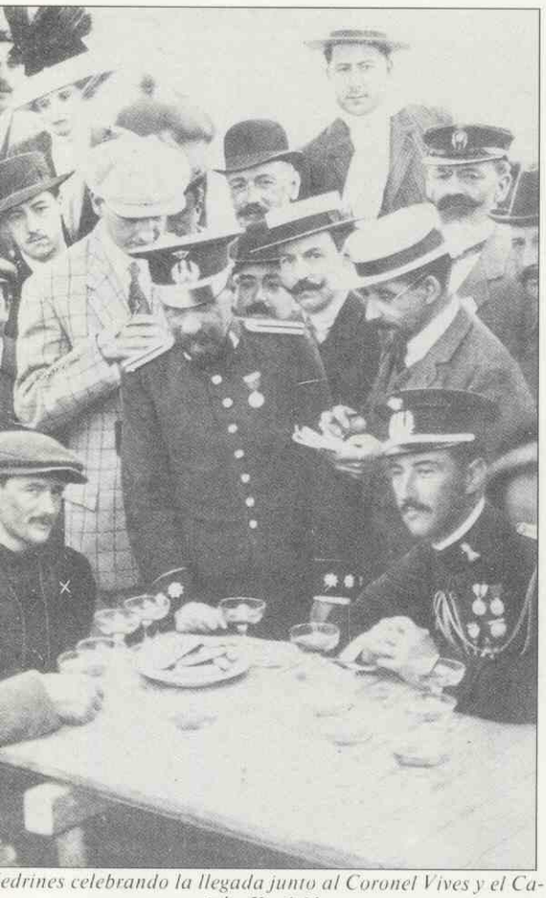
Ante estas dos peticiones y seguramente pensando en la mayor garantía que ofrecía el Real Aero Club de España, el Ayuntamiento de Getafe toma el acuerdo el día 3 de mayo, de conceder a éste, autorización para la celebración del festival aéreo solicitado, en los terrenos de la dehesa de «Santa Quiteria».

Tan pronto dispone el Capitán Kindelán de la autorización del Ayuntamiento, inicia una serie de gestiones, que van desde la propia Corona, hasta el Ayuntamiento de Madrid, pasando por la Diputación, al objeto de conseguir el máximo de ayudas que le permitieran afrontar con decoro el final de la prueba, no sólo en lo referente a trofeos; sino el apoyo necesario para dotar al campo de las mínimas instalaciones para el público, atención sanitaria al mismo y alojamiento de los aparatos participantes.

Momento en que Vedrines se dispone a aterrizar en Getafe el día 26 de mayo de 1911.



Momento de bajar Vedrines de su aeroplano a su llegada a Getafe el 26 de mayo de 1911.



edrines celebrando la llegada junto al Coronel Vives y el Capitán Kindelán.

edrines el día de su llegada rodeado de la multitud; junto al Coronel Vives y el Capitán Kindelán.

El raid París-Madrid, que fue realizado en tres etapas, fue recogido en todos sus avatares y mínimo detalle por la prensa de la época, por lo que consideramos innecesaria su exposición, sólo destacar que la dureza de la prueba fue tal que de los diez pilotos participantes, sólo uno, Jules Vedrines terminó con éxito el raid, aterrizando sin novedad en el campo de Getafe, el día 26 de mayo sobre las ocho de la mañana.

Este acontecimiento, junto con las demostraciones aéreas que al día siguiente hizo Vedrines ante SS.MM. los Reyes y altas autoridades de la nación, dieron al campo de Getafe una gran popularidad y su nacimiento como aeródromo, del que vamos a tratar en un breve desarrollo cronológico a lo largo de los primeros veinticinco años de su historia.

Apenas se habían apagado los ecos populares, del raid París-Madrid, cuando Getafe vuelve a la actualidad nacional, al ser escenario de otro gran festival aéreo, que se realiza entre los días tres y seis de julio y al que se bautiza con el pomposo nombre de «Gran Semana de Aviación», participando en él afamados pilotos civiles de la época, como Benito Loigorri, junto con los franceses Mauvais, Tyck y Garnier. Las pruebas a las que el tiempo no acompañó, fueron todo un éxito no sólo por la destreza demostrada por los pilotos participantes, sino por el numeroso público que acudió a Getafe a presenciarlas.

Habían transcurrido algunos meses, cuando en la clara mañana del día 20 de noviembre de este año de 1911, los madrileños ven sorprendidos a un aeroplano sobrevolar el centro de la capital, tras lo cual toma tierra felizmente en el aeródromo de Getafe.

El héroe de esta hazaña, era el Capitán de Ingenieros D. José González Camó, el que tras obtener su título de piloto en Francia y realizar una serie de vuelos por España, con el modesto bagaje de su «Duperdussin», decide, en compañía de un grupo de amigos y la ayuda que le presta la revista «Nuevo Mundo», crear una Escuela para la formación de pilotos, sueño que pronto es una realidad en el aeródromo de Getafe, con el nombre de «Sociedad de Aviación Nacional».

El Capitán González Camó, registró su Escuela a primeros de marzo de 1912, y dispuso para impartir las enseñanzas, de dos aeroplanos «Duperdussin», uno de 35 HP, tipo taxi para las prácticas en tierra y otro de 70 HP, para las de vuelo; pero la penuria en la que se tiene que desenvolver y el poco apoyo de sus socios, hacen que su sueño se vaya desvaneciendo junto con su escuela.

Tras lo efímero de la Escuela del Capitán González Camó, aparece a comienzos de 1913 en el campo de Getafe una nueva Escuela de pilotos, dirigida por D. Luis Montesinos Espartero (Marqués de Morella) y al que acompañan en su empeño, como profesores, los pilotos D. Julio Adaro y D. Manuel Menéndez Valdés, los cuales contaban con una gran experiencia adquirida principalmente en Francia donde se habían formado. Como material de enseñanza contaba esta Escuela en un principio con dos modestos «Duperdussin» a los que se les procuró sacar todo el provecho posible, tanto en tierra como en vuelo, gracias en parte a la experiencia que de ellos tenían Adaro y Valdés.

Tras un periodo inicial experimental, la Escuela se inaugura oficialmente el día 20 de septiembre de este mismo año y se la bautiza con el nombre de «Escuela Nacional de Getafe», contando para su asentamiento en los terrenos de «Santa Quiteria», con el beneplácito del Ayuntamiento de Getafe, al haber conseguido éste del Ramo de Guerra, la retrocesión de los terrenos citados.

A los nombres de Adaro y Menéndez como profesores de la Escuela, pronto hubo que agregar los nombres de Mariano de la Peñas y Antonio Grancha, con lo que se consiguió un plantel considerado como excepcional en la enseñanza de pilotos de la época.

El primer título que expide la «Escuela Nacional de Getafe», es a su Director el Marqués de Morella, el día 14 de noviembre de 1913, siguiéndole a continuación y en fechas que no hacen al caso en este estudio, D. Francisco Coterrillo, D. Rodrigo González López, D. Casiano Nieves y D. Vicente Sorribes, si bien todos los consiguieron en los primeros seis meses del año 1915.

El escaso número de pilotos formados en la Escuela en casi año y medio; así como la poca ilusión que en dicha época siente la juventud española por el vuelo, junto al alto coste que suponía la enseñanza, al tener que abonar los alumnos además de las clases teóricas y prácticas, las averías que producían en los aparatos, todo ello unido, obliga al Marqués de Morella a recabar del Ministro de Fomento, Sr. Ugarte, el apoyo económico necesario para evitar el cierre de la Escuela, ayuda que el Ministro concedió, no muy holgadamente por cierto, tras realizar personalmente una visita a la propia Escuela, donde le fue explicado por el profesorado el desarrollo de las clases, las que se complementaron con varios vuelos efectuados por el Capitán Martínez Baños y Mr. Mauvais, que se desplazaron desde Cuatro Vientos a tal fin.

En tanto la «Escuela Nacional de Getafe» busca apoyo para su subsistencia, el Ayuntamiento de Getafe, en su afán de potenciar la aviación, toma el acuerdo,

en reunión celebrada el día 14 de enero de 1914, de conceder a la misma una ampliación del plazo de cesión de los terrenos que ocupaba, por un periodo de ocho años más, a contar desde el próximo 15 de abril del año siguiente.

Ascendido por méritos de guerra el 15 de marzo de 1915, el Capitán Bayo, toma con fecha primero de abril el mando de la rama de Aviación, que estaba en manos del Capitán Kindelán, lo que obliga a éste a dejar el Servicio de Aeronáutica (era más antiguo en el Servicio que Bayo), circunstancia que le lleva a hacerse cargo de la dirección de la «Escuela Nacional de Getafe», sustituyendo al Marqués de Morella.

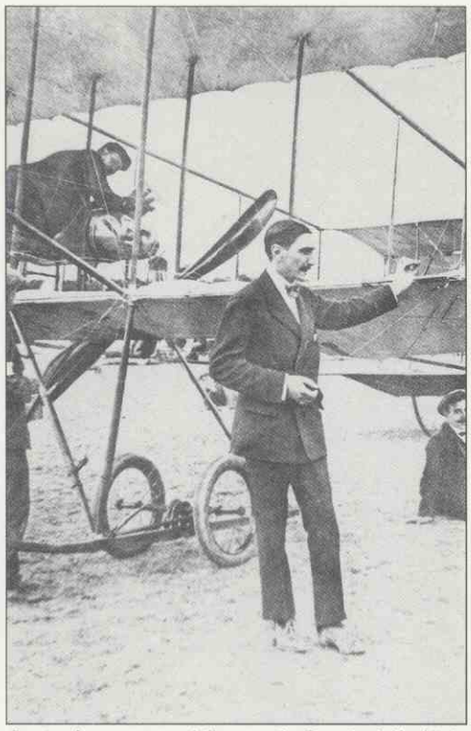
Entra con buen pie el Capitán Kindelán al mando de la Escuela, el día 19 de mayo, pues apenas toma posesión del cargo, consigue del Ministerio de Fomento el apoyo económico tan soñado por el Marqués de Morella, apoyo que según algunos políticos de la época, fue considerado como despilfarro del ministro D. Rafael Gasset.

Con el dinero concedido, el Capitán Kindelán emprende rápidamente la construcción de nuevas edificaciones que cambian totalmente el aspecto deprimente que ofrecía su estado, dando en ellas ubicación a talleres, garajes, oficinas y servicios, tan necesarios para un buen funcionamiento. Lo mismo ocurre con el material de vuelo; pues pronto dispone de cuatro aeroplanos para las enseñanzas prácticas y dos para las enseñanzas en tierra, entrando en sus cálculos la fabricación en los talleres de la Escuela de cuatro biplanos, talleres que contaban con una plantilla cercana a los cuarenta operarios, muchos de ellos formados en la propia Escuela, en cursos que se iniciaban desde aprendices consiguiendo darles así una amplia formación sobre el material aeronáutico.

Ante nuevas perspectivas, el Capitán Kindelán que tiene puesto todo su empeño en formar una gran Escuela, no duda en solicitar del Ayuntamiento de Getafe la ampliación de los terrenos ocupados, lo que le es concedido con fecha 24 de agosto de 1915.

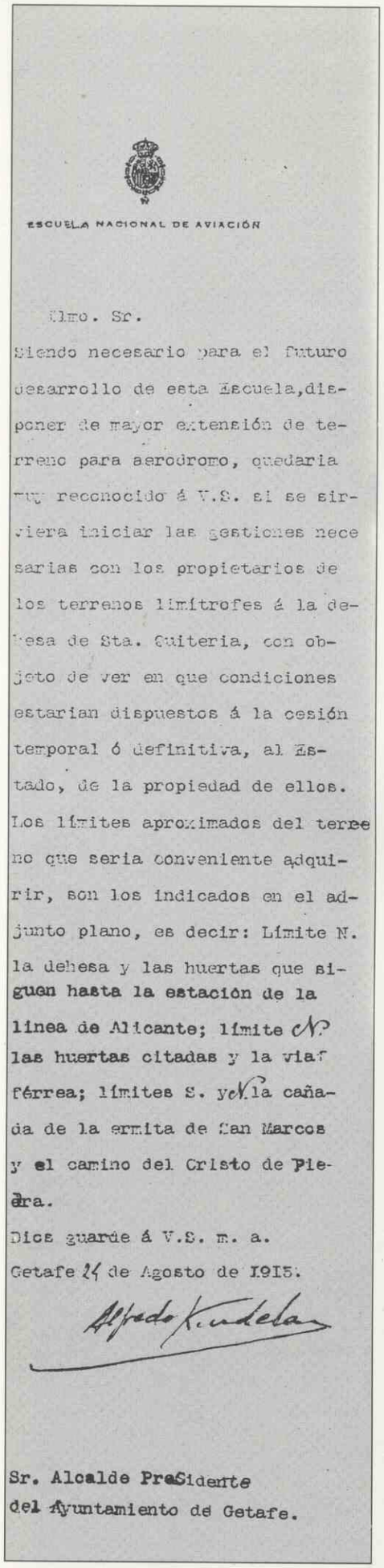
La primera víctima que se cobra la enseñanza práctica en la Escuela, es la del alumno Joaquín Pérez, que fallece en un desgraciado accidente el día 20 de junio, al estrellarse el aparato que tripulaba. Más adelante, el 24 de noviembre moría en otro accidente el alumno D. Lorenzo Fernández de Villavicencio, Marqués de Vallecerrato, accidente que produjo un gran impacto en la prensa por tratarse de persona muy conocida en los ambientes deportivos.

El Capitán Kindelán, en un afán de facilitar a los alumnos las enseñanzas teóricas y evitarles el desplazamiento hasta Getafe para recibirlas, decide dár-



Benito Loygorri en el Campo de Getafe el día 10 de junio de 1911.

El célebre piloto José González Camó con su Duperdussin en la Escuela de Getafe en el año 1912.



ESCUELA NACIONAL DE AVIACIÓN

Ilmo. Sr.

Siendo necesario para el futuro desarrollo de esta Escuela, disponer de mayor extensión de terreno para aerodromo, quedaria muy reconocido á V.S. si se sirviera iniciar las gestiones necesarias con los propietarios de los terrenos limítrofes á la dehesa de Sta. Quiteria, con objeto de ver en que condiciones estarian dispuestos á la cesión temporal ó definitiva, al Estado, de la propiedad de ellos. Los límites aproximados del terreno que seria conveniente adquirir, son los indicados en el adjunto plano, es decir: Límite N. la dehesa y las huertas que siguen hasta la estación de la linea de Alicante; límite N. las huertas citadas y la vía férrea; límites S. y N. la cañada de la ermita de San Marcos y el camino del Cristo de Piedra.

Dios guarde á V.S. m. a.

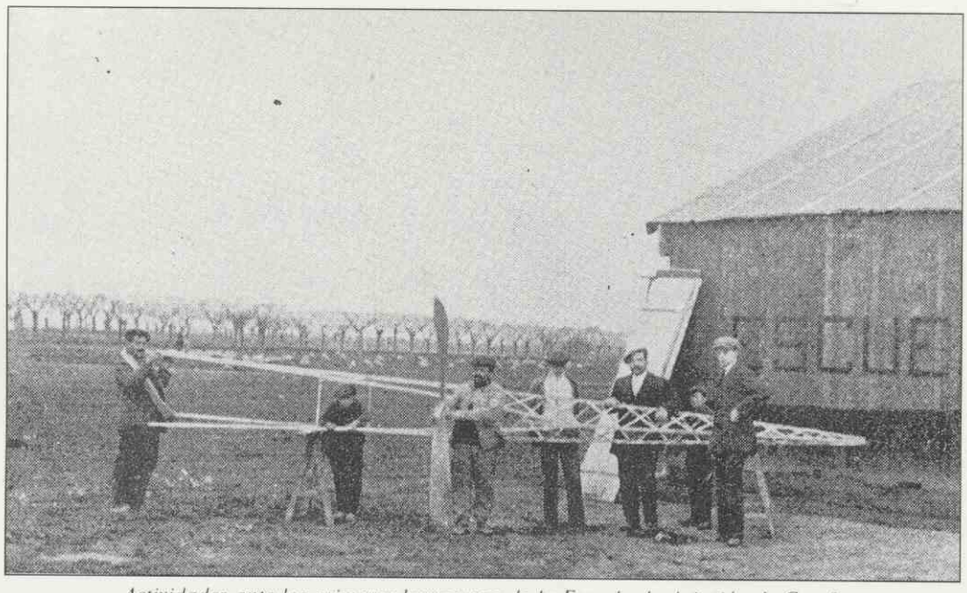
Getafe 24 de Agosto de 1915.

Alfredo Kindelan

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Getafe.

Oficio dirigido al Ayuntamiento de Getafe por la Escuela de Nacional de Aviación solicitando ampliación del campo.

Primer accidente ocurrido en la Escuela de Aviación de Getafe, el 20 de junio de 1915. El fallecido, Joaquín Pérez García, efectuaba los últimos ejercicios para obtener el título de piloto.



Actividades ante los primeros barracones de la Escuela de Aviación de Getafe.

selas en Madrid, para lo cual alquila un piso en el n.° 13 de la calle de Santa Isabel. Igualmente vela en favor de los inventores y constructores de aeroplanos, a los que les abre las puertas de la Escuela para el desarrollo de sus aparatos, como ocurre con el piloto Hedilla, que realiza diversas pruebas con un prototipo de su invención, conocido como «Salvador».

Remozada completamente la Escuela, el Capitán Kindelán decide su inauguración oficial el día 19 de diciembre de este año de 1915 acto al que asisten SS.MM. los Reyes, acompañados por diversas personalidades civiles y militares, y a los que el Capitán Kindelán, junto con todos los profesores que componían la plantilla de la Escuela, fueron mostrando las instalaciones de la misma, dándoles a continuación amplia exposición del desarrollo de las clases teóricas y prácticas que se impartían para la formación de pilotos, tras los cual S.M. el Rey pasó revista a los alumnos de la escuela de aprendices, cerrando uno de los actos más significativos que tuvo esta Escuela y al que la prensa dedicó un cariñoso recuerdo gráfico.

Cambiado el nombre de «Escuela Nacional de Getafe», por el de «Escuela Nacional de Aviación», ésta entrega, el 14 de abril de 1916, su primer título al alumno José Martínez Aragón, quien será más adelante el primer piloto que realice vuelos acrobáticos sobre Getafe; tras éste, obtienen el título de piloto los alemanes Scherz y Rodat, y posteriormente Jorge Loring; pero una serie continuada de accidentes dan lugar a que se abra una polémica generalizada, que culpa de los mismos al cansado material de vuelo de que dispone la Escuela, lo que conlleva la suspensión de las clases prácticas, quedando a la espera de una decisión, que ya se estaba gestando, de pasar la Escuela a depender de la

S.M. El Rey Alfonso XIII, y el Capitán Kindelán visitando la Escuela de Aviación de Getafe el 30 de noviembre de 1915.

LA ESCUELA NACIONAL DE AVIACION Y EL REGLAMENTO DE 1918

Dice Almirante en su Diccionario Militar que «los militares no tenemos gran criterio histórico, ahogándonos y extraviándonos en detalles, mera anécdota de hechos culminantes».

Me confieso culpable y de completo acuerdo con el ilustre tratadista ya que la «pequeña historia» me enamora hasta el punto que una invencible atracción hace que me quede absorto en un hecho aparentemente accesorio en medio de un grandioso panorama.

Así, leyendo el magnífico y documentado estudio que supone la Historia de la Aviación Española, recientemente editada por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica y el folleto «Desde la Dehesa de Santa Quiteria a la Base Aérea de Getafe», del que es autor mi querido amigo el Coronel Sánchez Carmona, me quedé, si bien por una feliz coincidencia, en un detalle de ambas publicaciones.

Al escribir sobre la Escuela Nacional de Aviación, creada en 1913 por el Ministro de Fomento D. Rafael Gasset, que recibió en ella su bautismo del aire, y los altibajos de su funcionamiento, dice S. Carmona: «...el nuevo reglamento y régimen interior por el que debía regularse la Escuela en adelante la ponía bajo la dependencia del Ministerio de la Guerra y adscrita al Servicio de Aerostación Militar, si bien, no excluía la formación de pilotos civiles».

En efecto, uno de los documentos más antiguos que se custodian en el Archivo General e Histórico del Aire es un escrito que con el membrete de «Aeronáutica Militar. Dirección» y registrado con el número 2474, en primorosa caligrafía, dice: «Exmo. Sr. Para la resolución que estime procedente, tengo el honor de pasar a manos de V.E. el proyecto de Reglamento, por el cual habrán de regirse, una vez aprobado, los alumnos no militares que deseen recibir enseñanza en el Aeródromo de Getafe, para obtener el título de piloto de aeroplano. Dios guarde a V.E. muchos años. Madrid 19 de noviembre de 1917. El Coronel Director, Rafael Moreno. Al pie: Exmo. General jefe de la Sección de Ingenieros. Decretado al margen: 21-11-1917. Al 1.° Negociado».

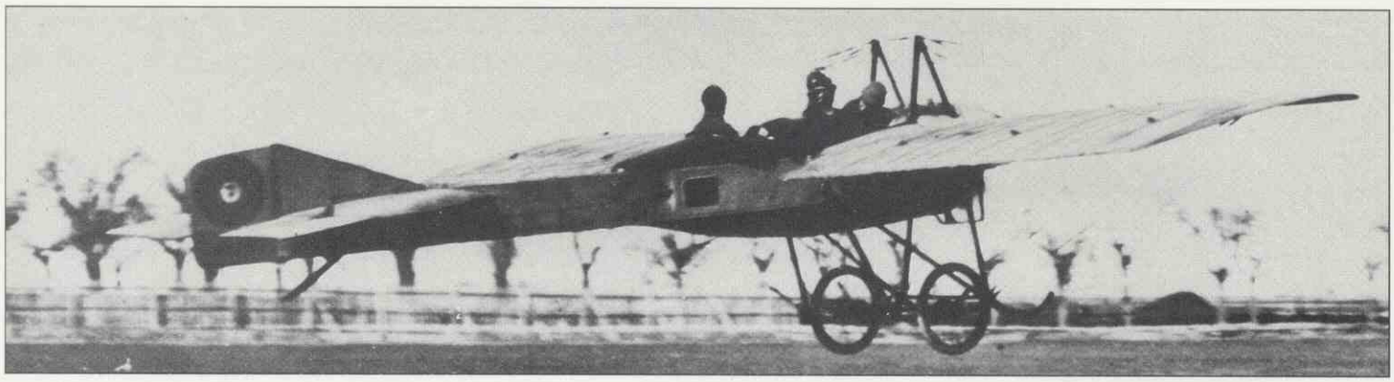
Y aquí la feliz coincidencia. Mi gran pasión, aparece un librito en octavo en cuya tapa anterior, de cartón lila, se lee: «Reglamento para el Régimen Interior del Aeródromo de Getafe, en lo relativo a ingreso, enseñanza y disciplina de los alumnos no militares aspirantes a pilotos de aeroplano, aprobado con carácter provisional por R.O.C. de 13 de mayo de 1918 (Colección Legislativa núm. 60)». Y los datos de la empresa editora e impresora: V.H. Sanz Calleja, Montera, 31.

No he resistido la tentación de glosar su contenido que nos proporciona, como en un viaje en el túnel del tiempo, una encantadora panorámica de los primeros balbuceos de la Aviación. Como Alicia en el País de las Maravillas demos un salto en el tiempo y el espacio. Motor y al aire en un monoplano «Deperdussin» y, en un esfuerzo de imaginación, pongámonos en el lugar del muchacho que, hace setenta años, abre el librito con mano temblorosa.

El Artículo 13 informa que «para el ingreso como alumno piloto» tiene que presentar «un certificado médico que acredite encontrarse en perfecto estado de salud, pudiendo, por consiguiente ingresar los varones que lo soliciten, exigiéndose la autorización paterna». A los futuros cadetes de hoy esto les debe de sonar a pura historia medieval; el exhaustivo reconocimiento del CIMA reducido a un papelito firmado por el médico de cabecera de la familia, sumisión a la autoridad paterna y machismo a ultranza.

Menos mal para compensar el programa de la convocatoria de ingreso queda reducido a «saber leer y escribir». Todas las comparaciones son odiosas pero sería interesante conocer la opinión de un muchacho aspirante de la actualidad. Personalmente, al cabo de cuarenta años, todavía me produce pesadillas nocturnas el recuerdo de la Trigonometría de Octavio de Toledo.

Por el artículo 18 el alumno se enterará de que «al ingresar en la escuela, entregará en la Caja de Aviación 700 pesetas, cantidad destinada a satisfacer el importe de esencias, grasas, mecánicos y



Avión Deperdussin (1917).

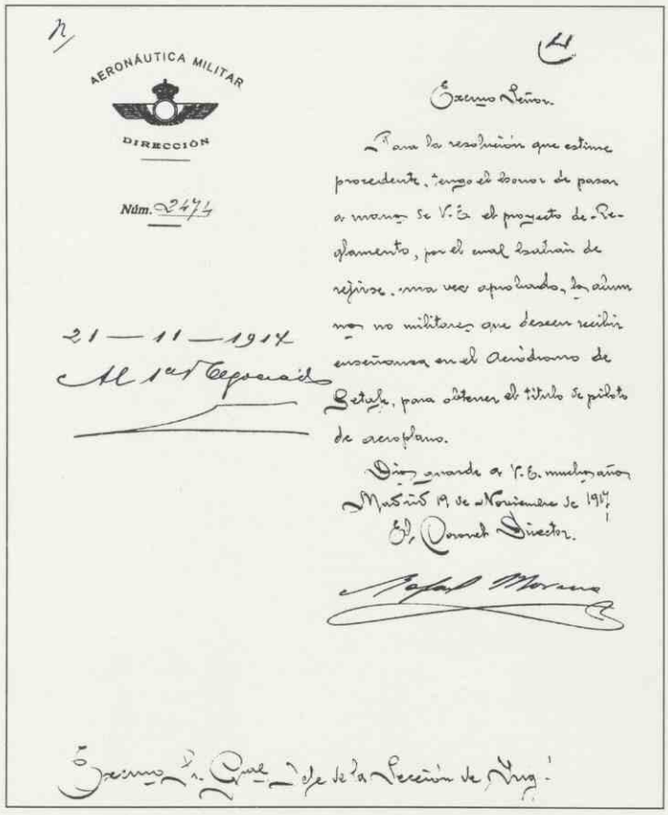
entretenimiento de los aparatos». Tengo pocos datos de comparación, pero si se tiene en cuenta que en ese año un abono al Teatro Real costaba 3,50 pesetas, que los sueldos se contaban en reales y que, treinta años después, el líquido a percibir de nuestro primer sueldo de Oficial fue de 333,33 pesetas, la cantidad resulta lo suficientemente aterradora para una economía familiar media como para terminar, antes de su iniciación, con la vocación aeronáutica del mozo.

Mas no acaba aquí la cuestión económica ya que «los pilotos que deseen continuar las pruebas hasta verificar las que se exigen a los pilotos militares de primera categoría, deberán abonar antes de ello 1.000 pesetas más con idéntica aplicación». Suma y sigue.

El artículo 19 dice, textualmente, que: «Unos y otros depositarán 1.000 pesetas como garantía de los desperfectos que causen en los aparatos». Y el artículo 20 especifica que «no podrán los alumnos continuar sus lecciones, después de haber causado algún desperfecto, en tanto éste no sea abonado».

Sin comentarios. ¡Cuántos de los que ya peinamos canas estaríamos, todavía, a descuento de los trenes de aterrizaje de las sufridas «Bucker»!. En mi caso particular hubiese tenido que venderme como esclavo para pagar un «Kranich» y un poste de telégrafo.

Superado el trámite del «vil metal» el aspirante a Icaro se entera por el artículo 6.° de que «los periodos de estudios y prácticas de pilotos en que hayan de efectuarse las pruebas señaladas en el artículo primero, comprenderán desde el 1.° de Septiembre al 15 de Diciembre». Si bien, el artículo 10 especifica que «Solamente se suspenderán las clases los domingos, días de fiesta nacional o precepto, los tres días de carnaval, cuatro últimos de Semana Santa, los once últimos de Diciembre y los días y cumpleaños de SS.MM. y el de su Alteza Real el Príncipe de Asturias».



AERONÁUTICA MILITAR

DIRECCIÓN

Núm. 2474

21 — 11 — 1914

Excmo. Señor.

Para la resolución que estime procedente, tengo el honor de pasar a manos de V. E. el proyecto de Reglamento, por el cual deberán de regirse, una vez aprobado, los alumnos no militares que deseen recibir enseñanza en el Aeródromo de Getafe, para obtener el título de piloto de aeroplano.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 19 de Noviembre de 1914. El Coronel Director.

Así pues, en poco más de cien días ha de estar en condiciones de superar las pruebas previstas en el artículo 2.° a saber:

a) Vuelos, en alguno de los cuales se hagan descensos sin motor, de 500 metros como mínimo.

b) Vuelos con vientos de cinco metros por segundo o mayores, durante 15 minutos.

c) Vuelo de más de una hora, sin escala, en los alrededores del aeródromo, sin exigir altura mínima.

d) Prueba de precisión de toma de tierra; consistente en parar el motor a una altura superior a 200 metros, dentro de un cilindro que tenga por base un círculo de 150 metros de diámetro, debiendo tocar tierra en él y quedar detenido el aparato a menos de 50 metros de su circunferencia.

e) Vuelo considerando el aparato en servicio de estafeta, haciendo un viaje de más de 60 kilómetros en dirección recta con escala en el punto extremo, previamente designado, sin fijar altura máxima y regreso al punto de partida en las mismas condiciones. Ambos viajes se harán con pasajeros, a no ser que se ordene lo contrario.

f) Viaje, siguiendo un itinerario fijado de antemano, en circuito cerrado de desarrollo poligonal, no inferior a 100 kilómetros, sin escala, a más de 300 metros de altura sobre el terreno.

Realizadas todas estas pruebas, aquellos que pretendan obtener el título de piloto de aeroplano de primera categoría, sólo se les exigirá, Artículo 3.° «...el realizar los ejercicios complementarios prescritos en los vigentes planes de enseñanza, asistir a conferencias que en los mismos se determinen y ejecutar los correspondientes trabajos que en el porvenir se exigieran».

Visto el panorama, no es extraño que el que fuera dueño del librito haya escrito a lápiz: «Artículo 4.° un entierro de 1.ª con clero». El muchacho no debía ser muy optimista, pero la verdad es que el panorama del Reglamento en cuestión debió de terminar con más de una vocación aeronáutica.

Añádase a lo expuesto que, según S. Carmona, el conjunto de la Escuela se componía de un barracón de seis por catorce metros, superviviente de otros dos destruidos por un vendaval, herramientas de ajustador, forjador y carpintero y como material de vuelo dos monoplanos «Deperdussin» más dos aeroplanos averiados para canibalizar en recambios.

En honor a la verdad, ya desde su principio, con sólo ocho alumnos, la vida de la escuela no respondió a las esperanzas puestas en su creación. La, por entonces, nula posibilidad de porvenir de los pilotos civiles, unida al desgraciado accidente que costó la vida a un alumno en noviembre de 1915 fueron minando la moral y el rendimiento. Ni siquiera la visita de los Reyes, exhibición aérea incluida, consiguió elevar el nivel, que va languideciendo hasta el punto de que en 1917 se han concedido en la Escuela 35 títulos de piloto elemental-civil, de los cuales sólo seis se considerarían capaces de pasar a la reserva de la Aeronáutica Militar.

Consecuencia de ello es el reglamento que, en lo que tiene de anecdótico, aquí se ha glosado, que viene a dar la puntilla al ilusionado proyecto inicial. En sus treinta y nueve artículos en veinte páginas termina, burocráticamente, con la corta vida de la Escuela Nacional de Aviación que pasa a integrarse en la Aeronáutica Militar, si bien no se descarta la formación de pilotos civiles en las condiciones expuestas.

Una clara visión de futuro lamentablemente desaprovechada. ■

Fernando Fernández-Monzón Altolaguirre
Coronel de Aviación

jurisdicción militar, lo que sería realidad el 4 de mayo de 1917, si bien la Escuela seguiría abierta aún como tal durante un corto espacio de tiempo.

No obstante el cierre de la Escuela en su aspecto civil, ésta es visitada por pilotos extranjeros que aprovechan para realizar vuelos sobre Getafe, algunos de ellos acompañado de accidente, como le ocurre al alemán Von Heintze, que tras volar el campo con un monoplano de su invención, fue a chocar contra un tendido eléctrico, donde quedó colgado en espera de ser rescatado.

Con fecha 24 de agosto abre sus puertas una nueva escuela, ahora denominada «Escuela de Aviación Militar», cuyo primer título entrega al alumno de nacionalidad uruguaya Arturo Escario, piloto que obtendría resonantes éxitos volando por América del Sur.

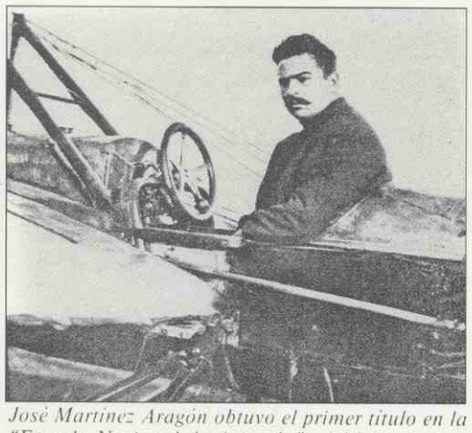
En pocos años, la afición por la aviación ha experimentado un considerable impulso, en parte debido a las escuelas que en toda España se van instalando y a la mejora del material de vuelo que en las mismas se emplea, llegándose en este año de 1917 a alcanzar la cifra de 484 el número de socios inscritos en el Real Aero Club de España, lo que le obliga a tener que cambiar su sede social de la Gran Peña a la calle Alcalá n.° 16.

Las nuevas normas por las que han de regirse en el futuro las Escuelas de formación de pilotos, aparecidas en el Reglamento del 13 de mayo de 1918, potencian y consolidan la «Escuela Militar de Aviación», que en esta fecha cuenta con un nuevo director en la persona del Capitán Ríos, apoyado por un excelente plantel de profesores.

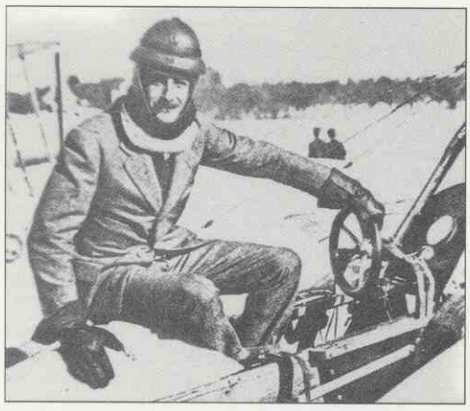
Ya en el año 1919, Getafe tiene que agregar a su lista de accidentes, el que sufren en el mes de marzo los capitanes Julio Balseiro y José Carlos Martín, muertos al estrellarse el «Morane Saulnier» en el que volaban, desgracia que no empaña el buen nombre que Getafe tiene en el ámbito internacional, como lo demuestran las contínuas visitas de aviones, entre las que destacamos por su notoriedad: la de Pierre Latécoère con su biplano, pilotado por el francés Rodier, o la del comandante inglés De Havilland con un biplano que le había sido montado en los talleres de Cuatro Vientos, o la que con carácter publicitario realiza el 3 de junio un «Caudron G-3», exhibición que seguramente le valdría ser pronto integrado a nuestra aviación.

Tras el accidente que le cuesta la vida a los capitanes Antonio Rocha Muñoz y José Navarro Martí, al estrellarse el «Morane Saulnier» que volaban, nos adentramos en el año 1920, en el que con fecha 13 de enero, se decide la condición militar del aeródromo de Getafe, desapareciendo el concepto de aeródromo civil, la que se hace definitiva el 10 de febrero.

Días antes de esta fecha, concretamente el 16 de enero, moría, volando un

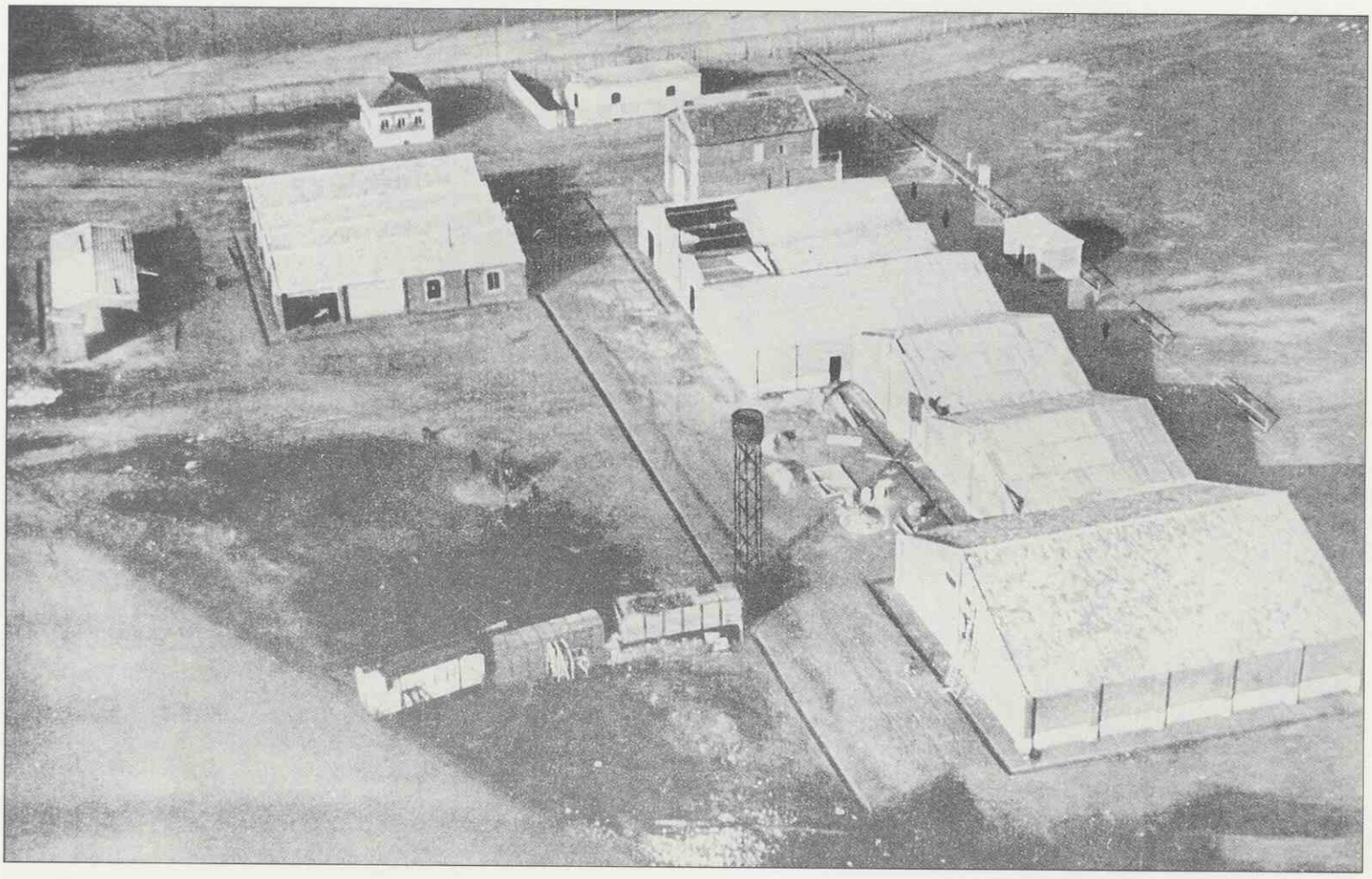


José Martínez Aragón obtuvo el primer título en la "Escuela Nacional de Aviación", el 14 de abril de 1916.



El gran deportista Lorenzo Villavicencio, Márques de Vallecerato, muerto en accidente en Getafe el 13 de octubre de 1916.

Aeródromo de Getafe en 1916.

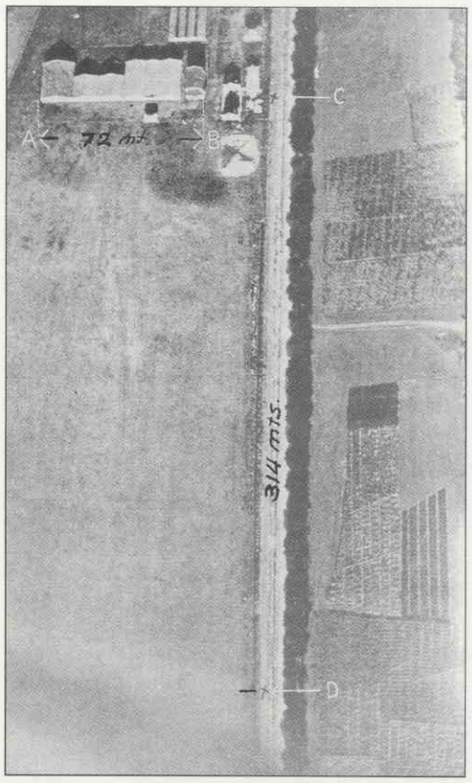


Relación de oficiales que asistieron al 1.er curso de pilotos, en la Escuela de Getafe, el 10 de febrero de 1920.

Estos alumnos, junto con los que se incorporaron a las Escuelas de Sevilla, Los Alcázares, Cuatro Vientos y Zaragoza, integrarían la 10.ª promoción.

Capitán de Caballería .... D. Adolfo Botín Polanco
Capitán de Artillería ..... D. José Ureta Zabala
Tte. de Infantería. .D. Alfredo Tourné Pérez Seoane
Tte. de Infantería..... D. Andrés Grima Alvarez
Tte. de Infantería..... D. Antonio Poo González
Tte. de Infantería... D. Eduardo González Gallarza
Tte. de Infantería..... D. Juan Valdés Martell
Tte. de Infantería... D. Ramón Franco Bahamonde
Tte. de Infantería..... D. José García de la Peña
Tte. de Infantería..... D. José Florencio Perera
Tte. de Infantería.....D. Juan Bono Boix
Tte. de Infantería..... D. Manuel Martínez Vivanco
Tte. de Caballería .....D. Alfonso Gardoqui Recio
Tte. de Caballería ... D. Alejandro Gómez Spencer
Tte. de Caballería ..... D. Eugenio Frutos Dieste
Tte. de Caballería ..... D. José Alonso Valdés
Tte. de Caballería .....D. Mariano Páramo Roldán
Tte. de Artillería ..... D. Luis Masjuan Moll
Tte. de Intendencia .....D. Francisco Osuna Mur
Alférez de Infantería .....D. Carlos Sartorius Díaz de Mend.ª
Alférez de Infantería ..... D. José Rodríguez Díaz de Lecea

El General Rodríguez Mourelo, director de Aeronáutica Militar, firmando el acta del sorteo celebrado en los locales del R.A.C.E. para la designación de 10 plazas, 5 pilotos y 5 aerosteros, en septiembre de 1918.



Aérodromo de Getafe el 20 de julio de 1917 (era la primera fotografía aérea que se hizo de éste aérodromo)

«Caudron», el Capitán Camilo Chacón Altamira, al tratar de realizar la tan célebre y triste prueba del «círculo», exigida para obtener el título de piloto superior.

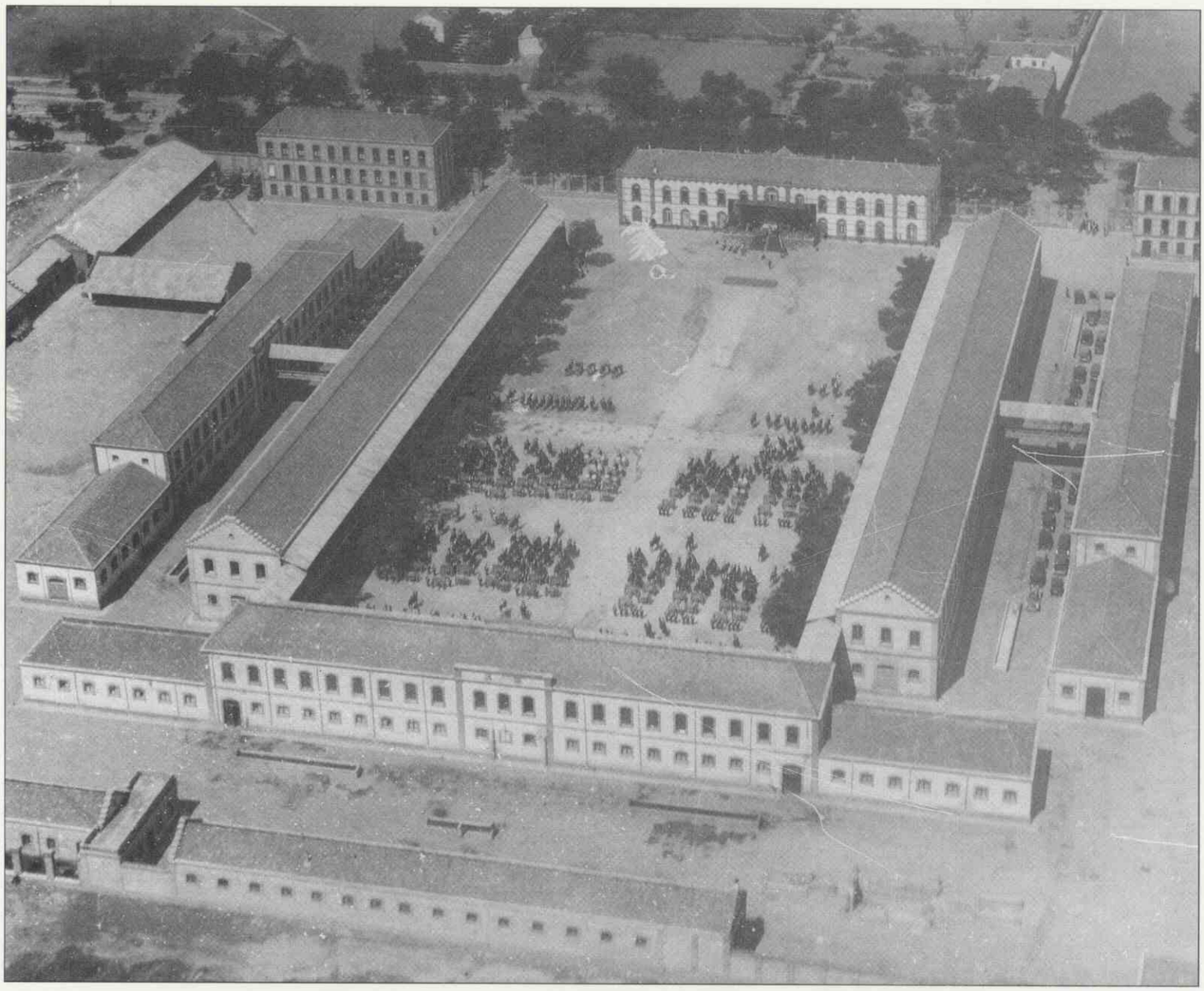
La inauguración de esta nueva etapa de la «Escuela Militar de Aviación», a cuyo mando está el Capitán González Stefani, se inicia con un curso para pilotos, al que asisten 21 oficiales pertenecientes a una convocatoria de 95, distribuyéndose el resto entre las escuelas de Cuatro Vientos, Los Alcázares, Tablada y Zaragoza.

Esta promoción del año 20, constituía la 10.ª promoción de pilotos y estaba integrada por los oficiales cuya relación nominal, por su interés, detallamos ya que en la misma aparecen muchos nombres que hicieron historia en las páginas de la aviación.

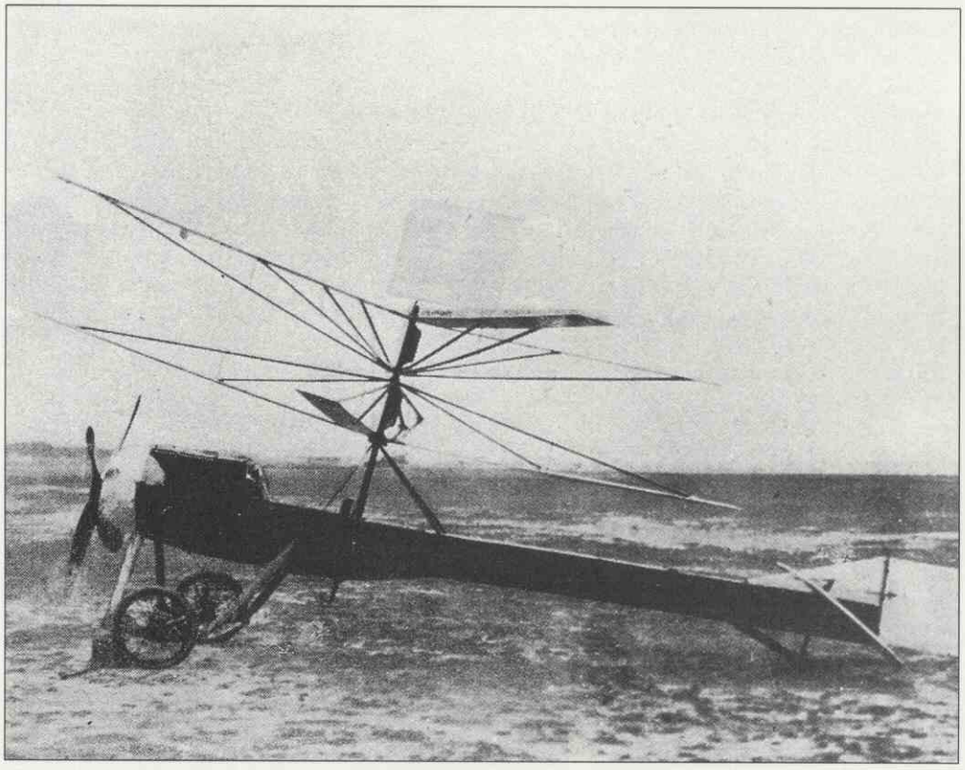
Paralelamente a estos cursos se hicieron otros para observadores, lo que elevó notablemente el número de oficiales que optaron por la aviación como futuro de su carrera militar. Hubo quienes tacharon de descabellada la decisión del General Echagüe, de convocar en dicho año tan elevado número de plazas, cuando las disponibilidades de la Aeronáutica respecto al material de vuelo, eran en el momento, más bien escasas. Sin embargo, esta valiente decisión, no cabe la menor duda, daría la razón al General Echagüe; pues fue la savia que la aviación necesitaba para su proyección venidera.

Por otro lado, la creación por R.D. de 17 de marzo, de cuatro Bases Aéreas: en Madrid, Sevilla, Zaragoza y León, dejaba definida la dependencia orgánica que en el futuro iba a tener el aeródromo de Getafe, en el que salvo pequeños accidentes aéreos, como los que le ocurren a los teniente Tadeo, Masjuan y Spencer, transcurre la vida aeronáutica en la mayor normalidad, hasta llevarnos al 24 de junio de 1921, fecha en la que se presenta por primera vez en Getafe, un prototipo de autogiro diseñado por el ingeniero D. Juan de la Cierva, prototipo que vuela satisfactoriamente el Capitán Rodríguez y Díaz de Lecea, si bien sería objeto de posteriores modificaciones como veremos más adelante.

Tres días antes de este acontecimiento, el General Director de la Aeronáutica Militar, había solicitado del Ayuntamiento de Getafe que los terrenos ocupados por el aeródromo, fuesen cedidos de forma permanente a la Aviación, al objeto de poderles dedicar una mayor atención presupuestaria, así como mejorar todo los posible sus instalaciones, petición que fue rápidamente atendida por el Ayuntamiento que reunido en sesión plenaria el 10 de julio siguiente, toma el acuerdo de ceder a perpetuidad a la Aeronáutica los terrenos ocupados por el aeródromo, con una valoración de 117.105 ptas., salvo la condición de que los pastos que dichos terrenos produjesen quedasen a beneficio del pueblo de Getafe y que los caminos de servidumbre que daban acceso al campor por el Este y el Oeste, fuesen conservados por el personal del aeródromo. Este acuerdo que fue publicado en el B.O. de la Provincia de Madrid, el 27 de julio de 1921, hacen al General Echagüe considerar a Getafe, como uno de los objetivos prioritarios de su programa de modernización del Servicio de Aviación, entre los cuales se encontraba la renovación del material existente en el mismo.



Arriba, el Cuartel de Artillería, en 1920, colindante con el aeródromo de Getafe.



Primer AUTOGIRO "LA CIERVA" volado en Getafe por el Capitán Rodríguez y Díaz de Lecea el día 24 de junio del año 1921.

GETAFE

El Ayuntamiento y Junta municipal de esta villa, en la sesión celebrada con fecha diez del actual, acordó a instancia de la Dirección de la Aeronáutica Militar ceder perpétuamente al Ramo de Guerra los terrenos que en la actualidad disfruta el Aerodromo Militar, o sea la dehesa de Santa Quiteria, en la parte que a esta procomunidad de vecinos corresponde, al solo fin de destinarla al servicio de aviación, y con la condición expresa y terminante de que los pastos de dichos terrenos cuyo aprovechamiento viene siendo compatible con el servicio de aviación, queden en beneficio del Ayuntamiento, y con la de que la conservación de los caminos con sus atarjeas que dan acceso a dicho Aerodromo por Oriente y Poniente, sean por cuenta de mencionado centro.

Lo que se hace público por el presente anuncio, por término de quince días, durante el cual, queda el expediente expuesto al público en la Secretaría del Ayuntamiento, en cumplimiento a lo dispuesto en la Real orden de 19 de junio de 1901, para que las personas interesadas puedan interponer las reclamaciones que estimen pertinentes.

Getafe, 21 de julio de 1931.

El Alcalde,

Firmado.

(O.—188).

Acta del Ayuntamiento de Getafe, publicada en el Boletín de la Provincia, el día 27 de julio de 1931. Abajo, vista del aeródromo en 1921.

Apenas iniciamos el año 1922, cuando Getafe pierde en accidente al Teniente José Fornoví, al estrellarse el «Caudron G-3» que pilotaba el Capitán Joaquín Cayón, quien salva la vida milagrosamente, hecho que no es obstáculo para que los pilotos de Getafe hagan gala de un contínuo deseo de superación, y así vemos como el día 11 de agosto, el Teniente Gómez Spencer volando un «Martinsyde», bate el record nacional de altura, estableciéndolo en 7.242 m.

Los vuelos en Getafe se suceden diariamente, por lo que no puede evitarse que a veces ocurra alguna que otra desgracia, como sucede el 16 de octubre, fecha en que muere al estrellarse el avión que pilotaba, el alumno José Alonso Valdés, si bien otros salvan su vida, como le ocurre al Teniente Gómez Spencer, volando un «Matinsyde». Ello no le impide, apenas repuesto de sus lesiones, realizar diversas pruebas con un nuevo tipo de autogiro La Cierva, entre el 9 y 17 de enero de 1923, pruebas consideradas por el propio inventor como un éxito; pues se había logrado volar una distancia de doscientos metros a cuatro metros de altura. Trasladado el autogiro a Cuatro Vientos le fue extendido el correspondiente certificado por el Comandante Herrera el 31 de enero.

Transcurre el año 1923, sin que Getafe tenga nada que anotar en su historia, salvo la aparición, ya a finales de año, de los primeros aviones De Havilland-DH-9, a los que la falta de acondicionamiento de la Base de León, hizo que el Mando los destinase a Getafe.

Queremos señalar que en este año se construye, colindante con el aeródromo, un cuartel de artillería, en terrenos cedidos igualmente por el Ayuntamiento de Getafe, cuartel que jugaría un papel importante en los primeros días de la guerra civil española.

Poco es lo que podemos contar de la vida aeronáutica en Getafe en el transcurso del año 1924, pues salvo el cambio de mando del aeródromo, que pasa a manos del Tte. Coronel Delgado de Blackembury, la única nota destacable es el vuelo que realiza el día 12 de diciembre el Capitán Joaquín Lóriga Taboada, con un autogiro C-6, cubriendo la distancia entre Cuatro Vientos y Getafe, aproximadamente unos doce kilómetros, en un tiempo de ocho minutos y doce segundos, vuelo que se consideró como el mejor realizado por el aparato hasta la fecha.

En 1925 cesa en el mando de Getafe el Tte. Coronel Delgado de Blackembury, sustituyéndole el Tte. Coronel D. Alfonso de Orleans quien por su gran deseo de incorporarse a la campaña de Marruecos deja el mando al Tte. Coronel D. Luis Moreno Abella.

Este deseo de muchos Jefes y oficiales, de incorporarse a la campaña de Marruecos, lleva a que en las Bases se produzcan continuamente cambios en el mando de sus unidades, lo que hace de todo punto imposible el hacer una relación nominal de los mismos.

Lo mismo ocurre con el movimiento de aviones en los aeródromos, en los que la salida de escuadrillas para incorporarse a Marruecos es cosa frecuente en esta época.

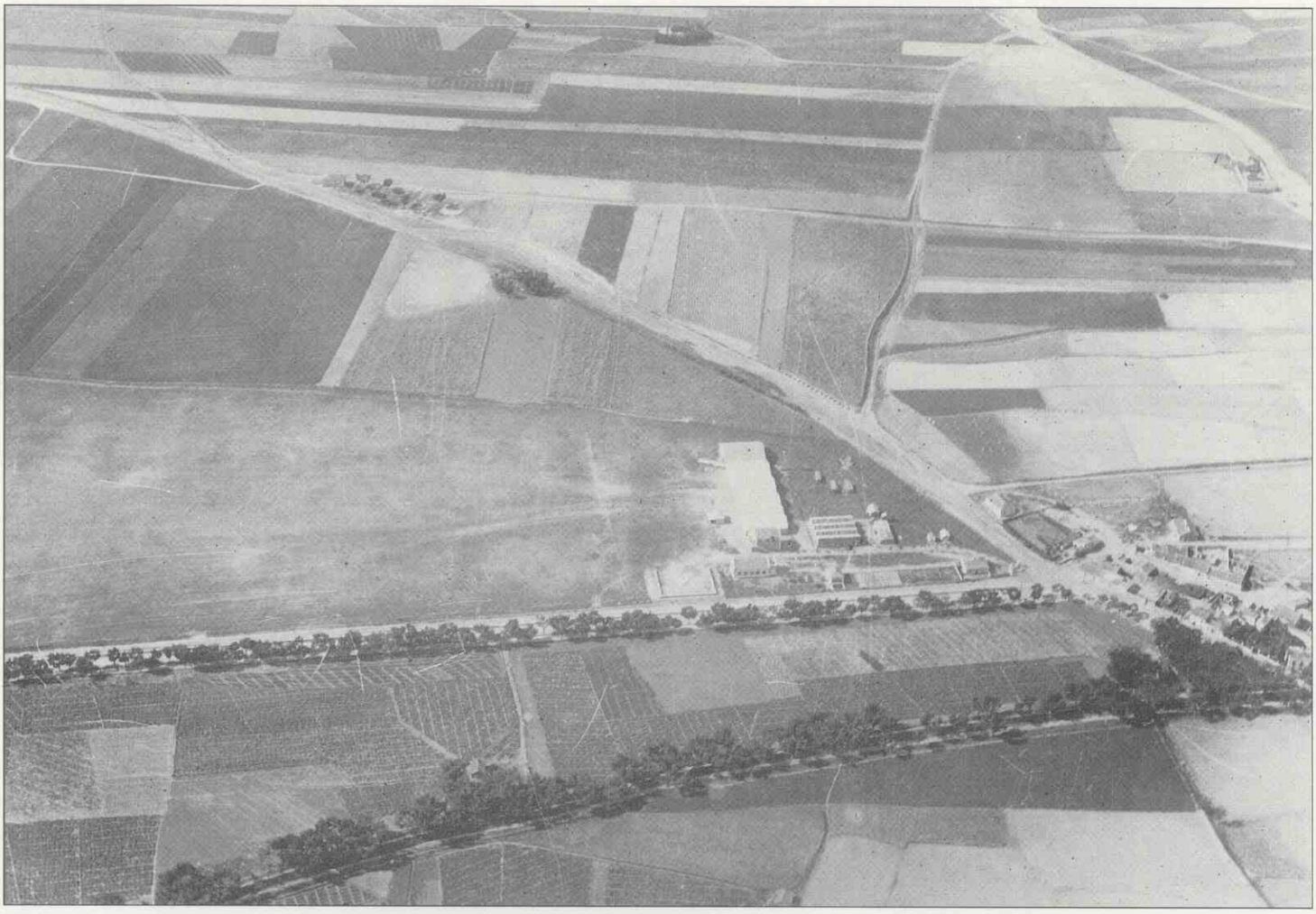
El año 1926 se nos presenta pródigo en disposiciones aeronáuticas, pues tras el R.D. de 3 de marzo, publicado en el n.° 83 de la Gaceta de Madrid y que reorganiza el Servicio de Aviación, estableciendo por primera vez la Escala del Aire, con 3 Jefes de Escuadra, 30 Jefes de Grupos de Escuadrillas, 60 Jefes de Escuadrillas y 140 oficiales aviadores, le sigue a continuación con fecha 13 de julio el nuevo Reglamento Orgánico de la Aeronáutica Militar, en el que aparece la «Escuadra» como unidad táctica superior, compuesta a su vez por tres o cuatro «Grupos» y cada uno de éstos por tres «Escuadrillas», y la especial particularidad de tener autonomía en su desenvolvimiento económico.

Antes de la publicación de este Reglamento, concretamente el día 9 de junio, se celebra en el aeródromo de Getafe uno de los actos más significativos de su historia, la denominada «Fiesta de la Construcción Aeronáutica», acto al que asistieron SS.MM. los Reyes de España, acompañados de numerosas autoridades civiles y militares, y al que la prensa dedicó grandes elogios. Su relato en este trabajo nos ocuparía mucho espacio.

Ya metidos en el año 1928, el 28 de marzo, llega a Getafe el famoso avión «El Jesús del Gran Poder», llegada que revistió una gran actualidad en la prensa de la época, no sólo por lo que el nuevo avión representaba, sino porque en este vuelo sus tripulantes, los Capitanes Jiménez e Iglesias, habían logrado batir el record de permanencia en el aire, estableciéndolo en 28 horas, vuelo que tuvo su punto de partida en el aeródromo de Tablada.

En el mes de julio, Getafe vuelve a ser noticia al fallecer en accidente de vuelo uno de sus pilotos, el Teniente Esmaro Salinas Carmona, y meses más tarde, concretamente en el mes de noviembre, es escenario del gran festival que organiza la revista «Moto Avión», que congregó numeroso público ofreciéndose vuelos gratuitos sobre el campo.

El buen sabor dejado por este festival aéreo, hizo que un mes después se celebrase otra fiesta aérea, ésta para conmemorar la constitución de la «Asociación de Pilotos Civiles Españoles de Aviación», y en la que se repartieron varios



Getafe en el año 1922.

premios entre los pilotos participantes, consiguiendo los principales los pilotos Sres. Ansaldo, Coterillo y Rexac.

Independientemente de los actos que hemos señalado, que como hemos visto tomaban al aeródromo de Getafe, como lugar ideal para celebrarlos, también las recién nacidas compañías aéreas hacían uso del aeródromo; así como las Havilland-Moth, del Real Aero Club de España, que en este año daba el primer título de piloto femenino a la Srta. María Bernaldo de Quirós.

Con el año 1929, llegan a Getafe los primeros Breguets 19 para incorporarse al Grupo de Reconocimiento, empezando seguidamente sus prácticas de vuelo junto a los De Havilland DH-6 y DH-9, del Grupo de caza, vuelos en los que no se puede evitar se produzca algún que otro accidente grave, como el que le cuesta la vida al Subteniente piloto José Gómez Camó.

Estas prácticas, no impiden la celebración de actos que queden reflejados en la historia del aeródromo, como el que tiene lugar el día 30 de mayo, con motivo de la entrega del primer autogiro a la Aeronáutica, hecha personalmente por el propio inventor Sr. La Cierva, quien en uno de los vuelos que efectuó de demostración, no dudó en llevar de pasajera a su madre, que había asistido a dicho acto como mera invitada.

O bien, el que se realiza con motivo del recibimiento que se le tributa a los Capitanes Jiménez e Iglesias, tras el éxito obtenido en su vuelo a América y al que asiste el Jefe Superior de la Aeronáutica, General Kindelán acompañado por el Jefe de Aviación Tte. Coronel Alfonso Bayo, junto al Jefe del aeródromo Tte. Coronel Moreno Abella y los jefes de Grupo, Comandantes José Ortíz Muñoz y Rafael Llorente Sola. Al día siguiente de este acto, S.M. el Rey impondría a estos aviadores, en Palacio, la Medalla Militar.

Poco hay que señalar de la vida aeronáutica desarrollada en el aeródromo de Getafe, en el transcurso del año 1930, solamente el de los desgraciados accidentes en los que pierden la vida el Teniente de Caballería Antonio González Marcos y el Subteniente Manuel Sánchez Grande.

Entrados en el año 1931, un Decreto firmado el 8 de enero por el General Berenguer, Ministro de la Guerra, cambia la estructura de la Aeronáutica española, pues junto a la nueva uniformidad, que en el futuro va a tener el Servicio de Aviación, y a la norma de funcionamiento de las Escuelas, que se van a encargar de instruir al personal que ha de nutrir dicho Servicio, establece como unidad aérea el «Batallón», que se constituiría por tres o cuatro «Grupos» y cada uno de estos por tres «Escuadrillas», pudiendo tener con independencia de sus unida-

D. Emilio Herrera y Linares, Comisario Deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional,

CERTIFICA: Que el día 11 de agosto del presente año, á las 12 horas y 15 minutos, se elevó, en el aerodromo de Getafe, pilotando un biplano «Martinsyde», con motor «Hispano» 300 HP, D. Alejandro Gómez Spencer, piloto, con título, de la F. A. I., expedido por el Real Aero Club de España con el número 197, llevando á bordo un barógrafo, previamente precintado, cuyo aparato, probado en el Observatorio Central Meteorológico después del vuelo, acusó haber alcanzado una presión mínima de doscientos noventa y un milímetros seis décimas, (291,6), según los certificados de dicho Centro que se acompañan. Esta presión corresponde á una altura, sobre el nivel del mar, de siete mil doscientos cuarenta y dos metros (7.242), según la tabla de conversión, oficial en la F. A. I., empleada con arreglo á lo dispuesto en el Reglamento para *records* de altura; por lo que resulta batido el *record* español de altura (que estaba en 6.716 metros) por 526 metros.

Madrid, 20 de agosto de 1922.—El Comisario responsable, *Emilio Herrera* (firmado).

:—:

Copia del certificado extendido en relación con el récord de altura, batido en Getafe por el Capitán Gómez Spencer el día 11 de agosto de 1922.

Vista del aeródromo en 1925.

des tácticas, aparatos destinados y acondicionados para servicios especiales. Se le daba además carácter autonómico, por lo que tenía que contar con una Mayoría, Caja, Almacén y Depósito, lo que le permitiría su desenvolvimiento económico, dentro de la legislación vigente.

Independientemente, el «Batallón» contaba con una Plana Mayor, un Parque de Material y una Unidad de Tropas, mandada ésta por oficialidad de segunda categoría, los cuales tenían que mantener la uniformidad de sus respectivas armas, lo que no ocurría con los destinados en el «Batallón».

Fueron creados cuatro Batallones, los cuales se establecieron en virtud del Decreto citado: Primer Batallón en Getafe; Segundo en Sevilla; Tercero en León y Cuarto en Tetuán, con la particularidad de que el mando del Batallón, también lo era del aeródromo donde estaba establecido.

La amnistía concedida a algunos aviadores, con motivo de la proclamación de la República, modifica los cuadros jerárquicos de la Aeronáutica y así vemos al Comandante Ramón Franco en el mando de la Aeronáutica Militar, sustituyendo al General Lombarte, y al Comandante Angel Pastor Velasco, al frente del Servicio de Aviación, cargo que estaba sin cubrir desde 1930, mientras que los mandos de los «Batallones» recaían, según el Decreto de 15 de abril, en los siguientes Jefes: Primer Batallón, Comandante de Infantería Felipe Díaz Sandino; Segundo Batallón, Comandante de Infantería Tomás Barrón Ramos de Sotomayor; Tercer Batallón, Comandante de Infantería Apolinar Saenz de Buruaga, y Cuarto Batallón, Comandante de Infantería Luis Romero Basart.

Poco debió de gustar a los nuevos mandos de la Aeronáutica, la denominación de «Batallón», por cuanto se cambia enseguida por el de «Escuadra» según señalaba el Decreto de 22 de abril.

La organización y establecimiento de estas «Escuadras», no acaban de satisfacer, lo que da lugar en virtud de la O.C. de 14 de noviembre a que se establezca una nueva distribución, con la denominación de «Escuadra Mixta», las cuales son ubicadas de la siguiente forma: Escuadra Mixta n.° 1, en Getafe; la Escuadra Mixta n.° 2, en Sevilla y la Escuadra Mixta n.° 3, en Barcelona, ciudad que desde este momento dispone de una unidad operativa en su zona. Como vemos, con esta nueva distribución desaparecen la Escuadra de Tetuán, que queda afecta a Sevilla y la de León, que queda bajo las órdenes del mando de Getafe, si bien se crea un Grupo Independiente con base en el aeródromo de Los Alcázares.

En el centro el Capitán Gómez Spencer, que batió el récord de altura en 1922.

El 19 de junio de 1927 la Infanta Doña Beatriz visitó el aeródromo de Getafe para amadrinar un grupo de aparatos. En la fotografía redonda del centro el Jefe del Gobierno imponiendo las medallas del trabajo a obreros de diversas casas constructoras de material de Aviación.

Día de la "Fiesta de la Construcción Aeronáutica" el 9 de junio de 1927.

Vista aérea del aeródromo de Getafe el año de 1929.

Fernando Rein Loring ante la avioneta "Loring E-11" con la que voló a Manila despegando desde Getafe.

La «Escuadra Mixta n.° 1», estaba compuesta en esta fecha por dos Grupos principales, uno denominado de Reconocimiento designado con el n.° 31, dotado con aviones Breguets 19 y otro Grupo de Caza, designado con el n.° 11, formado con aviones Nieuport-52. A estos Grupos había que añadir el de Reconocimiento de León, designado con el n.° 21, que estaba formado con aviones Breguets 19.

Sin ninguna novedad que merezca ser destacada, nos adentramos en el año 1932, en el que en la mañana del 4 de abril, despega de Getafe, para iniciar su vuelo a Filipinas, el célebre piloto malagueño Fernando Rein Loring, tripulando una avioneta «Loring E-11». Vuelo que fue un rotundo éxito, animándole a repetirlo más adelante.

Pocos días después de este gran acontecimiento, realizando un vuelo rutinario de prácticas, se estrellaba contra la manga de señales de la industria C.A.S.A., el Nieuport-52, que pilotaba el Sargente Paulino Vecilla Vecilla, accidente en el que perdía la vida.

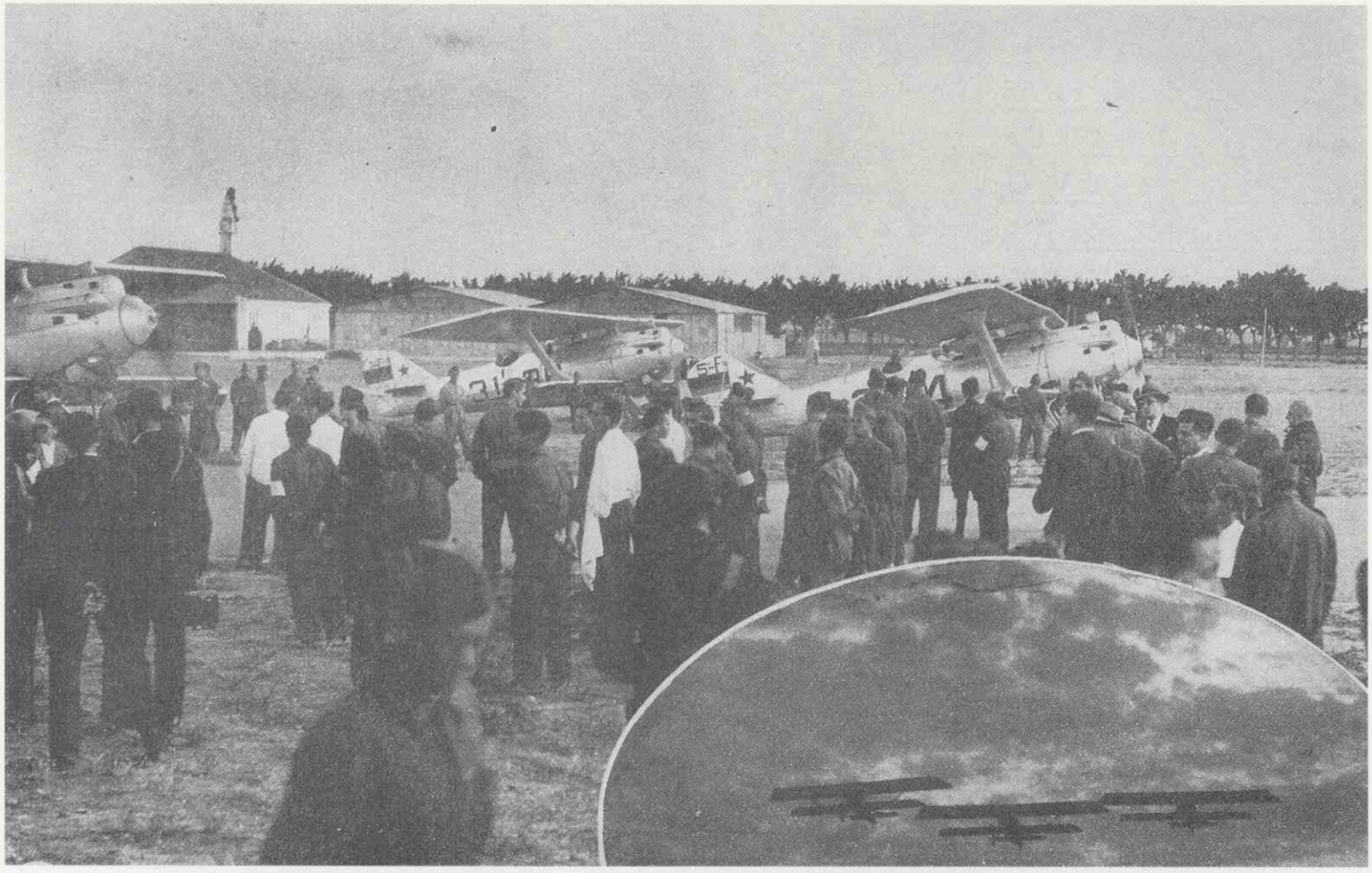
Si bien nos es obligado el reseñar en la historia de este Aeródromo, por triste que ello sea, los accidentes que en él ocurren, también es de señalar el interés que en general muestran los pilotos por intervenir en aquellos actos o demostraciones aéreas que se celebran; así vemos como el día 30 de junio, Getafe presenta en el «1.er Concurso de Aviación entre Patrullas Militares» una escuadrilla de Breguet del Grupo 31, al mando del Teniente González Botija y al que acompañan como observador el Capitán y como pilotos el Subayudante Ramos Pérez y el Brigada Sánchez Grande. Su clasificación final no fue todo lo buena que cabía esperar.

Sin ninguna novedad que anotar a la historia de este aeródromo, cerramos este año de 1932, con sólo señalar que desde el día 12 de septiembre, el Servicio de Aviación pasó a denominarse Arma de Aviación, en virtud de lo que disponía el art. 2.°, de la Ley que en dicha fecha se promulgó.

Nos encontramos en un nuevo año, en el que con fecha 18 de marzo, despega de Getafe para iniciar un segundo vuelo a Filipinas, el piloto Rein Loring, a bordo de una avioneta «Comper Swift», a la que bautizó con el nombre de «Ciudad de Manila», en recuerdo del éxito obtenido en su primer vuelo.

Meses después de este acontecimiento, el día primero de junio se dá la salida en Getafe a los participantes del «II Concurso de Patrullas Militares», participando por parte de la Escuadra Mixta n.° 1, una escuadrilla de Breguets 19 del Grupo de Reconocimiento n.° 31, al mando del Capitán Vives, que lleva de ob-

La fotografía de la derecha publicada en el diario "ABC" el primero de julio de 1932 nos muestra el momento en el que dos pilotos reciben las últimas instrucciones de los jueces antes de partir del aeródromo de Getafe para participar en la prueba de la Vuelta a España por patrullas, reservada a pilotos y aviones del Ejército.



Salida el 20 de mayo de 1934 del aeródromo de Getafe para cubrir la primera etapa (Madrid-Sevilla-Albacete-Barcelona). A la derecha abajo un grupo en pleno vuelo.

servador al Capitán Urzaiz y a los pilotos Subayudante Ramos y Sargento Ramírez, y otra de Nieuport-52, del Grupo de Caza n.° 11, al mando del Teniente Reus al que acompañan los pilotos Tenientes Buenaventura y Cabo Peñas.

Si bien estos concursos servían de estímulo a los pilotos y les ayudaban a mantener una cierta actividad en sus unidades, había acontecimientos que se presentaban inesperadamente, lo que obligaba a demostrar la eficacia de dicha actividad, como queda demostrado el día 26 de Octubre, fecha en la que Getafe, como otros aeródromos de España, ponen en movimiento sus efectivos aéreos, para participar en los actos que con motivo del traslado de los restos del Escritor D. Vicente Blasco Ibáñez, se iban a celebrar en Valencia.

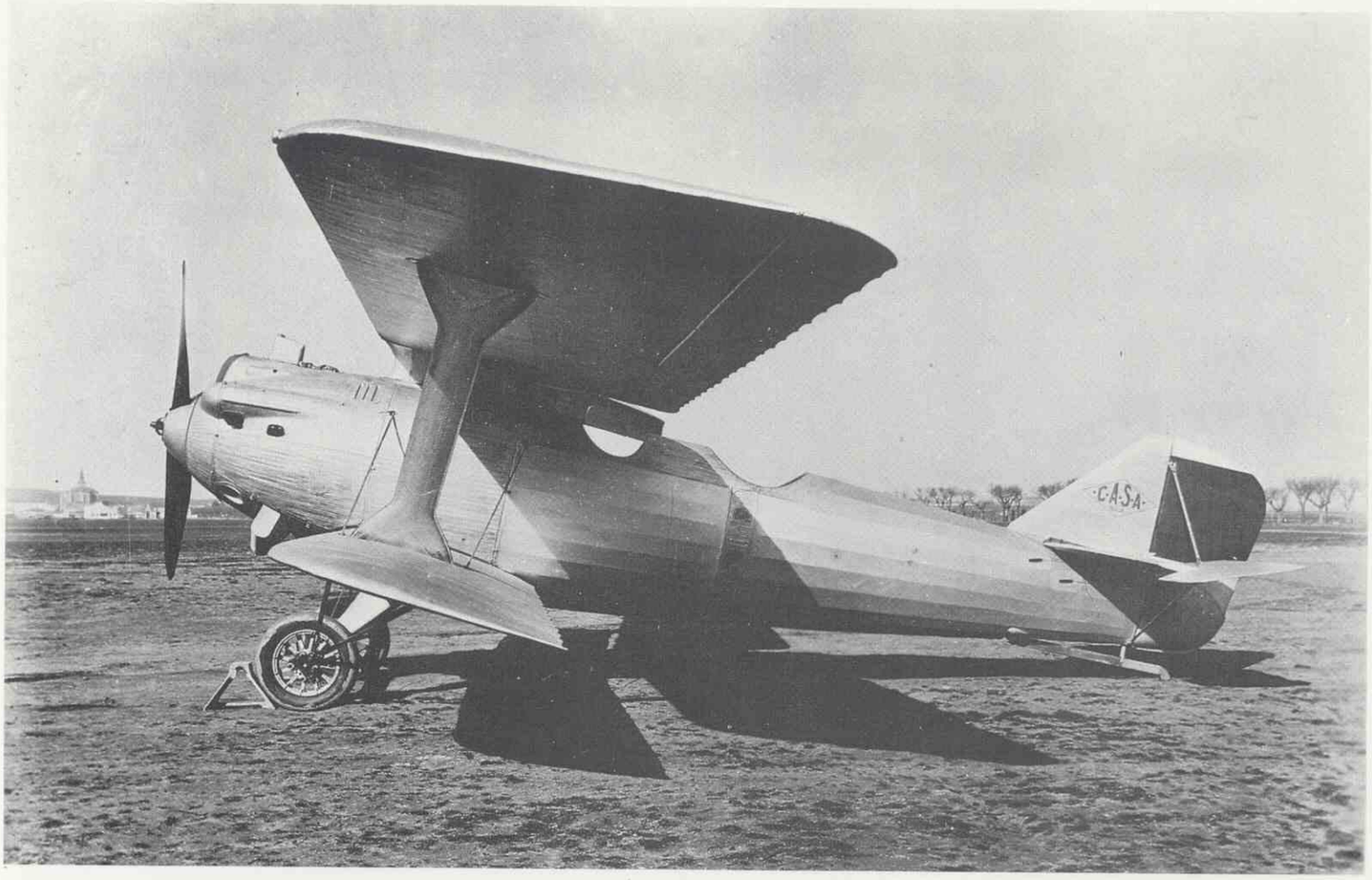
Por parte de Getafe, despegaron en primer lugar los aviones de la Plana Mayor, al mando del Jefe de la Escuadra, Comandante Camacho Benítez, a los que siguieron los Breguets del Grupo 31, con el Capitán Maza al frente y los Nieuport del Grupo 11, al mando del Capitán Aboal.

Fue tal el número de aviones que asistieron a este acto, que el aeródromo de Manises resultó insuficiente para acoger a todos, teniéndose que recurrir a la ayuda del de Castellón, donde tomaron tierra los Breguets del Grupo 21, que mandaba el Capitán de la Puente Baamonde.

El regreso a Getafe de todos los aviones participantes, pertenecientes a la Escuadra Mixta n.° 1, se efectuó sin ninguna novedad, quedando anotado este acto, como uno de los más brillantes de su historia.

Otra participación destacada de los aviones de Getafe, es la de una escuadrilla de Breguets 19, que despegan el día 6 de abril de 1934 para actuar en apoyo de las fuerzas terrestres, en las operaciones que se están llevango a cabo en Ifni, o su presencia de nuevo en el «III Concurso de Patrullas Militares», en el que si bien los Breguets del Grupo 31 seguían sin tener mucho éxito, no se puede decir igual de los Nieuports del Grupo 11, que al mando del Capitán Manso de Zúñiga, consiguieron el primer puesto de la clasificación para la modalidad de caza. Este concurso que se inició el día 24 de junio, se cerró con un acto de entrega de premios el día 4 de julio, día que Getafe presenta un aspecto de público y alegría fuera de lo normal.

Es Getafe de nuevo actualidad nacional, por cuanto el día 5 de octubre varios aviones Breguets de su Grupo 31, acuden en apoyo del Grupo 21 de León, para intervenir en los sucesos que se desarrollan en Asturias, independientemente de los dos Junkers K-30 y Fokker de la Plana Mayor, que son utilizados en el transporte de fuerzas. Esta actuación de la Escuadra Mixta n.° 1, le vale la concesión de la Medalla Militar con fecha de 5 de enero de 1935, que le sería im-



Avión Breguet XIX, sobre el antiguo campo de aviación de Getafe.

puesta el día 14 de abril siguiente en un acto que revistió gran solemnidad, por la asistencia de altas autoridades civiles y militares.

Tras los sucesos de Asturias, se suceden con fecha 13 de octubre de 1934, varios cambios en la cúpula de aviación, ocupando el mando de la Jefatura de la misma, el Tte. Coronel D. Apolinar Sáenz de Buruaga, que sucede al ascendido Tte. Coronel Pastor Velasco, mientras que en la Escuadra n.° 1 el mando recae en el Tte. Coronel Antonio Camacho Benítez, quien tiene en el mando del Grupo 11, al Comandante Juan Aboal Aboal; en el Grupo 31, al Comandante José Maza Saavedra y en el 21 de León, al Capitán Ricardo de la Puente Baamonde.

Es de destacar la labor que el Tte. Coronel Camacho, realiza al frente de la Escuadra n.° 1, pues sus inquietudes aeronáuticas le llevan a realizar con éxito un vuelo a las posesiones de Guinea, vuelo que serviría a nuestros pilotos, no sólo de entrenamiento y enseñanza, sino para efectuar un levantamiento fotográfico de Fernando Póo y Guinea, muy necesarios para nuestra Aeronáutica.

Tiene en esta fecha el Tte. Coronel Camacho, al Capitán Arturo Alvarez Byulla, al mando del Grupo de Caza n.° 11, que sustituye al Capitán Aboal; en el mando del Grupo de Reconocimiento, se mantiene el Comandante Maza Saavedra, mientras en el Grupo 21 de León, el Capitán de la Puente es sustituido por el Comandante Eusebio Verda del Vado.

Vuelve el Capitán Manso de Zúñiga a participar con su escuadrilla de Nieuports en el «IV Concurso de Patrullas Militares» celebrado el día 29 de junio, ocupando el segundo puesto en la clasificación, ya que el primero se lo llevó la escuadrilla del Grupo 13 de Barcelona, que en el año anterior había quedado segunda. Respecto a la escuadrilla del Grupo de Reconocimiento, quedó en sexto lugar dentro de las pruebas efectuadas para las patrullas de Reconocimiento, sin que el Teniente Torrejón, con el Teniente Daniel Oliver de observador, y los pilotos subteniente Coello Durán y el Sargento Garrido Albiñana, consiguieran mejor clasificación a pesar de su buena voluntad. Una vez finalizadas las pruebas, el día 2 de julio se celebró con la misma brillantez de años anteriores la entrega de trofeos, acto en el que estuvo presente el Presidente de la República al que acompañaban altas personalidades políticas y militares, así como numerosos invitados.

Las tensiones políticas que se vivían en España a lo largo de este año de 1935, también se transmiten a los aeródromos, lo que lleva consigo nada más entrar en el año 1936, nuevos cambios en los mandos de la Aeronáutica y así el General Núñez de Prado sustituye al General Goded en la Dirección General de Aeronáutica y el General Bernal toma el mando de la Jefatura de Aviación, hasta

Entrega de premios a los participantes en el III Concurso de Patrullas de Aviones Militares. En primera fila los componentes de la patrulla de Caza ganadora. 1. Capitán Alejandro Manso de Zúñiga. 2. Teniente Miguel Mediavilla. 3. Subayudante Juan Prieto. En segunda fila los componentes de la patrulla de Caza de Barcelona, clasificados en segundo lugar.

el 9 de marzo en que es sustituido por el General Jiménez García, cargo que dejará vacante pocos días después, ya que el 28 de este mismo mes, el General Núñez de Prado tomaría el mando de esta Jefatura.

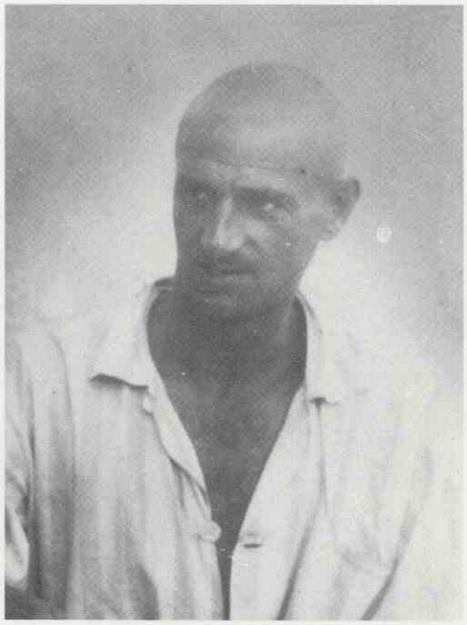
El General Núñez de Prado, que tiene en sus manos el mando de la Dirección General y de la Jefatura de Aviación, promueve una serie de cambios en la mayoría de las Unidades, con el criterio según algunos historiadores, de hacer recaer el mando en personas de su confianza, así en Getafe pone al frente del mando de la Escuadra n.° 1 al ya Tte. Coronel Apolinar Sáenz de Buruaga, que tiene de Segundo al Comandante Juan Ortíz Muñoz, y de Jefes de Grupos, al Capitán Arturo Alvarez Buylla en el Grupo 11; al Comandante José Maza Saavedra en el Grupo 31, y en el 21 de León, al Comandante Julián Rubio López.

No estarán mucho tiempo en sus cargos los Jefes y oficiales que configuraban el cuadro de mandos de la Escuadra n.° 1, pues considerado Getafe, como el aeródromo donde el Estado Mayor Central disponía de sus mejores efectivos aéreos, llevan a replantear una nueva estructura de mandos, que encabeza el Tte. Coronel Antonio Camacho como Jefe de Aviación, hombre de la entera confianza del General Núñez de Prado, pues fue segundo Jefe en dicha Jefatura, quien pone al frente de la Escuadra n.° 1, al Comandante Alejandro Manso de Zúñiga, al Comandante Gascón Briega en el Grupo de Caza, y al Comandante Besonia Fraile en el Grupo de Reconocimiento. Independiente de estos Grupos, la Escuadra Mixta n.° 1 tenía bajo su mando una Unidad de Transporte, compuesta por dos escuadrillas de aviones Fockers FVII B, al mando de los capitanes Dámaso Alvarez Monteagudo y Manuel Valle.

Todo este efectivo aéreo, al que habría que agregar algunos aviones civiles, importante si se compara con el que existía en otros aeródromos, fue paulatinamente mermándose con el pasar de los días, resurgiendo de forma esporádica con la llegada de nuevas unidades extranjeras, unidades que por falta de experiencia en algunas de ellas y en otras por no ser muy aptas para los servicios que se les encomendaban, pronto fueron desapareciendo del cielo de Getafe; pero veamos de manera breve y en orden cronológico, como transcurren en Getafe los acontecimientos en los comienzos de la guerra civil.

Los hechos nos sitúan en primer lugar en el atardecer del día 17 de julio de 1936, fecha en la que el jefe del aeródromo, recibe orden de reforzar el aeródromo de Los Alcázares con el envío de tres Breguets 19, servicio para el que se presentan voluntarios, el Capitán Tasso Izquierdo y los Tenientes Salas Larrazábal y Pardo Pimentel, los cuales de mutuo acuerdo cuando despegan a la mañana siguiente, cambian el rumbo ordenado y se dirigen al aeródromo de Noain (Pamplona) pondiéndose nada más tomar tierra a las órdenes del General Mola, iniciando con ello un éxodo de pilotos, según su inclinación política, y dejando muy pronto sentado el matiz ideológico de los integrantes de uno y otro bando.

Los hechos y noticias que llegan a Getafe, se suceden con rapidez, entremezclándose las dudas y las confusiones y así desde el atardecer del día 17 de julio, en la que ya se tienen noticias de la sublevación en Marruecos, llevan al General Núñez de Prado al día siguiente a asistir a una reunión urgente con los Generales Miaja y Pozas, reunión en la que independientemente de su cargo de Director General de Aeronáutica, se le nombra Inspector General del Ejército en Marruecos.



El Teniente Coronel Hidalgo de Cisneros, hombre fuerte de la aviación gubernamental, apoyado por el Teniente Coronel Camacho.

El Teniente Coronel Pastor Velasco ocupa la Jefatura de Aviación hasta el 13 de octubre de 1934, fecha en la que es sustituido por el Teniente Coronel Apolinar Saénz de Buruaga.

Nada más tomar posesión de su cargo, el General Núñez de Prado de acuerdo con el General Villa Abilla, Jefe de la II.ª División Orgánica de Sevilla, dispone el enviar tres aviones DC-2 a Tablada, para que desde esta plaza se realice un bombardeo sobre Tetuán, acción que no llega a realizarse debido a la intervención del Capitán Martínez Vara de Rey, que con un fusil logra inutilizar a uno de los Douglas, hecho que posteriormente le valdría la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando.

Fracasado el intento del General Núñez de Prado de bombardear Marruecos, piensa en Zaragoza como punto estratégico en la línea Madrid-Barcelona, para lo cual se pone en contacto con el General Cabanellas, que está al mando de la Plaza y le señala la conveniencia de una entrevista en Madrid, entrevista a la que el General Cabanellas no parece negarse.

En la creencia de que el General Cabanellas se encuentra camino de Madrid, el General Núñez de Prado ordena al Alférez Nicolás, persona de su confianza, le prepare urgentemente un Dragón de la Plana de Mayor de Getafe, aeródromo al que se dirige acompañado de su ayudante, el Comandante de Caballería Francisco León y un Capitán de la Legión. El despegue del Dragón, con el piloto de la reserva, el Teniente Navarro, a los mandos, no se hizo esperar y sin novedad pronto aterrizaba en el aeródromo de Zaragoza.

La idea de abortar en Zaragoza la sublevación que en dicha capital pudiera producirse, es lo que llevó al General Núñez de Prado a este viaje, en el que no tuvo en cuenta que el General Cabanellas no se movió de Zaragoza y con ello se deshacía el plan trazado, llevándole a una muerte no esperada.

Tras este hecho pasa a ser hombre fuerte en la aviación gubernamental el Tte. Coronel Hidalgo de Cisneros, quien con el apoyo incondicional del Tte. Coronel Camacho, disponen que la aviación intervenga de forma contundente en todos aquellos casos donde se detecte el menor signo de sublevación, y así cuando en la mañana del día 19 de julio, el Coronel Ramírez al mando del cuartel de Artillería Ligera n.° 1 de Getafe decide sublevarse y disparar sobre el aeródromo, ataque inesperado, que afecta principalmente a los barracones de Armamento y 2.ª Escuadrilla de Caza, llevan al Tte Coronel Camacho a ordenar al Comandante Gascón el bombardeo del cuartel, acción que realizan en primer lugar dos Breguets pilotados por Arceaga Nájera y Mendiola y a los que se unen posteriormente otro Breguet con el Sargento G.ª Lacalle a los mandos y un Nieuport-52 pilotado por el suboficial Martín Campos. Al mismo tiempo se dispone que el Teniente Hernández Franch, con una compañía de Soldados a la que se unen algunos guardias de asalto, inicie un ataque por tierra al cuartel, ataque que pronto contaría con el apoyo que le presta un grupo de milicias del pueblo de Getafe a cuyo frente se pone el suboficial mecánico Sol Aparicio. El cerco por tierra al cuartel y el ataque que sufre de la aviación, hace que éste se entregue a las fuerzas atacantes en la mañana del siguiente día 20. Es curioso señalar que en la toma del cuartel sólo se tuvo conocimiento de un herido entre las fuerzas atacantes, el soldado Felicísimo Capa González, al que por su comportamiento, le valió el ascenso a sargento y posteriormente a brigada.

Tras la toma de este cuartel, la fuerza que manda el Teniente Hernández Franch, marcha sobre el cuartel de Artillería Ligera n.° 2 de Vicálvaro, cuyo jefe el Coronel Thomas se había unido a la sublevación del de Getafe, pero apenas opuso resistencia ante el ataque que en breve tiempo le hizo la aviación de Getafe.

Las órdenes dadas a Getafe de bombardear los cuarteles de Getafe y Vicálvaro y posteriormente los de Campamento y Cuartel de la Montaña, sirven al Capitán Jiménez Benamú, para que en uno de los vuelos de regreso al aeródromo, cambie el rumbo y se dirija al aeródromo de Gamonal (Burgos), donde se pone a las órdenes del mando nacional.

Esta marcha y los hechos que posteriormente se desarrollaron y que tratamos a continuación, hicieron que los pilotos Camacho y Martín Campos junto con el observador Rubio Sacristán, también se pasasen al bando nacional con sus respectivos aviones.

Pero vayamos cronológicamente con los hechos que se desarrollaron en Getafe, en el que gran parte de la oficialidad, tras los bombardeos sufridos por los cuarteles mencionados, decide pedir la dimisión del jefe del aeródromo Manso de Zúñiga, pero visto el apoyo que éste tiene por parte de los obreros y clases de tropa, les hace desistir de su pretensión, actitud que les deja no obstante, señalados como desafectos al Gobierno, por lo que se ordena su arresto y presentación ante el Comandante Pastor en el Ministerio de la Guerra.

Alertadas las milicias del pueblo de Getafe, de la salida del aeródromo con los oficiales que se tenían que presentar en el Ministerio, interceptan a su paso por el pueblo el autocar que les conduce y recaban de los oficiales la entrega de sus armas, petición que al no ser atendida, provoca tal tensión que obliga al conductor a tener que volverse de nuevo al aeródromo en busca de protección.

Al llegar el autocar al cuerpo de guardia, se les solicita la entrega de sus armas y se les comunica su condición de arrestados, situación en la que el Comandante Arsenio Ríos, ante el problema que se le presenta y en evitación de males mayores, determina que a los oficiales arrestados se les traslade en un avión a Barajas, para que desde este aeródromo y por autocar se presenten en el Ministerio.

El Comandante Pastor que espera su llegada, solicita la presencia del oficial de mayor graduación, a quien le señala que cada oficial se traslade a su domicilio en condición de arrestado y en él esperen instrucciones, instrucciones que no llegaron. Esta situación no tardó en ser conocida por las milicias de Getafe, que pronto fueron deteniendo en sus domicilios a gran parte de los arrestados y a los que se les trasladaba a Getafe, para ser juzgados por un Comité de Milicias, presidido por un mecánico del propio aeródromo, bajo la acusación de traidores a la República y condenados a muerte.

Si bien el Movimiento fue sofocado en Madrid, no ocurría igual en algunas capitales españolas, donde la situación todavía se presentaba incierta, como era el caso de la capital granadina, desde la cual se solicita del Gobierno el envío de algunos aviones para apoyar y dar cobertura a la columna que se está formando para ir sobre Córdoba, solicitud que el Gobierno traslada a Getafe, quien pronto prepara varios Nieuports y dispone se trasladen a Granada.

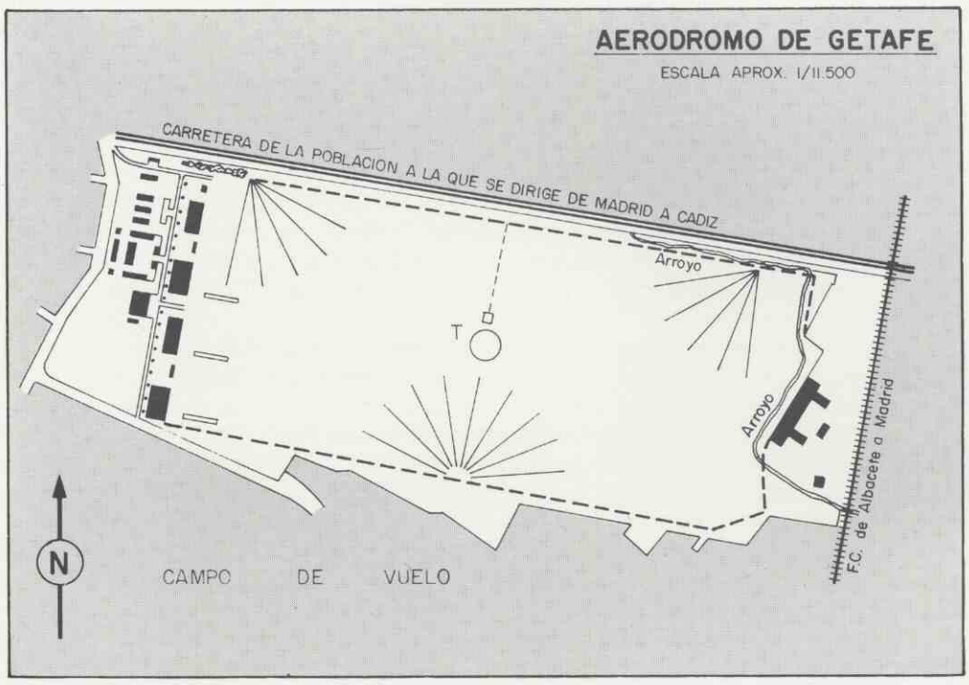
La llegada de estos aviones al aeródromo granadino, se realiza cuando éste ha sido abandonado y ocupado por las fuerzas del General Campins que acababa de establecer el estado de guerra, hecho que motiva el que tres de los aviones quedaran apresados y detenidos sus pilotos: el Teniente Prieto, el Sargento Martín y el Cabo Lozano, pilotos que pronto se pusieron bajo el mando de la aviación nacional.

La pérdida de estos aviones, más los que se habían pasado al bando nacional, determina una progresión creciente de pérdidas a las que se les unen las bajas en combate y averías, que merman considerablemente la eficacia aérea de los efectivos de Getafe, que si bien contaba con la presencia y actuación de algunos buenos pilotos y mecánicos, éstos no podían dar abasto al número de objetivos en los que era necesario su apoyo, lo que llevó a un estado tal de nerviosismo al jefe de la Caza, el Comandante Gascón, que hubo que retirarlo de Getafe y enviarlo de Director a la Escuela de Pilotos de Murcia.

La marcha de Gascón, muy sentida por el personal a sus órdenes, no se suplió con el nombramiento del Comandante Puparelli Francia, cuyo mando fue muy efímero, ya que realizando un vuelo de reconocimiento con el recién llegado Boeing P-26A, avión que todavía pendiente de pagar por el Gobierno, fue derribado cerca de Getafe, salvando la vida milagrosamente al saltar en paracaídas.

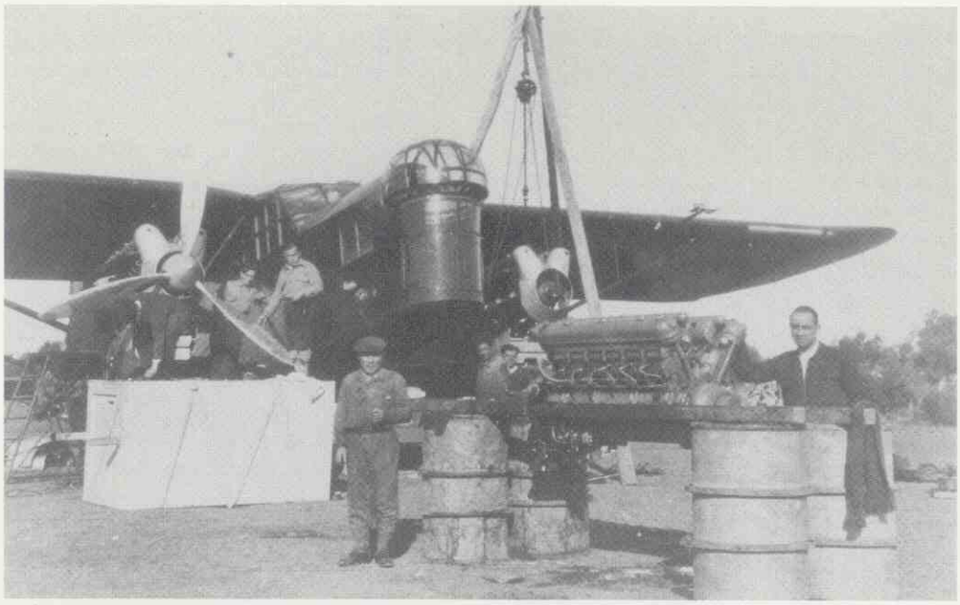
La pérdida de este avión afectó a los pilotos de Getafe, pues era un avión en el que se habían cifrado grandes esperanzas, al haberle mejorado considerablemente su armamento.

La nueva pérdida de otro jefe, deja a la caza de Getafe sin la autoridad y disciplina que el momento requería, por lo que al no ser nombrado otro, cada piloto interpretaba las acciones donde intervenía según su mejor saber y entender,



Plano del aeródromo de Getafe en 1936.

Mantenimiento del Potez "Ñ" en noviembre de 1936.



El piloto Marcel Florain a los mandos de un Potez "Ñ" durante un vuelo de pruebas.

aunque ello no impidió que en algunas ocasiones sus acciones fueran de un gran valor y heroísmo.

Finalizando el mes de julio hace su aparición en Getafe, procedente del aeródromo de Tetuán, un Breguet pilotado por el Sargento Urtubi Ercilla, quien no dudó en matar en pleno vuelo al observador, el Alférez Castro Carra para conseguir su objetivo, y ponerse rápidamente a las órdenes del jefe de Getafe, para actuar en diversos frentes del Centro, si bien su actuación fue efímera, ya que a finales de septiembre sería derribado en el frente de Toledo, frente en el que también fue derribado otro gran piloto, el Alférez Peña Dugo, quien salvó la vida con la pérdida de una pierna, alcanzando posteriormente altos cargos en la aviación gubernamental.

Apenas ha pasado un mes desde el comienzo de la contienda y Getafe empieza a ser escenario de un desfile de nuevos aviones, que tratan en alguna manera de paliar la baja continuada de los viejos y cansados Breguets y Nieuports. Así vemos al «Spanish Fury» cuyas tres unidades poco pueden aportar a los frentes, pues si bien tanto G.ª Lacalle, como Urtubi y Jover trataron por todos los medios de sacarles algún partido, ello no condujo más que a la pérdida de dos de ellos, salvándose uno por su traslado a la Escuela de Caza.

Por otro lado, el avance continuado de las fuerzas nacionales por el frente de Extremadura, obliga al mando de Getafe a un supremo esfuerzo al tener que desplazar al aeródromo de Herrera del Duque algunos Breguets y Nieuports al mando del Capitán Quintana, quien tiene como jefe de los Breguets al Teniente Arean, piloto que más adelante, volando en un Potez, sería derribado cerca de Salamanca.

La situación ante la escasez de aviones, principalmente, en Getafe, lleva al Gobierno a entablar negociaciones con el de Francia, las cuales se traducen en la llegada de una escuadrilla a la que se la denomina «España», la cual bajo el mando político del escritor francés Malraux y el mando operativo del piloto Abel Guides, pronto empieza sus actuaciones con cinco Potez-54.

A los Potez de Barajas se unirían los de la recién constituida escuadrilla «Lafayette» que opera por los frentes de Toledo y Extremadura. Pero hablar de las actuaciones de los Potez de Getafe, es tarea harto difícil para el que trate de estudiar este tema, pues la falta de información sobre los planes operativos, unido a las versiones propagandísticas alteraban la versión real de los acontecimientos, aunque en algunos de los casos fue imposible ocultar la realidad. Es posible que el archivo de Malraux incautado por los alemanes a su entrada en París nos hubiera podido dar alguna información sobre la actuación de los Potez en España, pero su desaparición o envío a Alemania es una incógnita pendiente de aclarar.

Los Potez trajeron como caza de cobertura a los Dewoitine 371, dando con ello descanso a los escasos Breguets y Nieuport y cuyo mando en Getafe recayó en el Capitán Martín Luna, mientras que los destinados a Barajas estaban bajo el mando de Abel Guides.

Actúan con bastante buen éxito los Dewoitines en sus primeros comienzos, al estar por encima de las características de sus oponentes los He-51, pero ello duró poco tiempo, pues la llegada de los Fiats CR-32 mermó considerablemente su eficacia, baste decir que de las veintiseis unidades que llegaron durante el primer trimestre, la escuadrilla «Lafayette» perdió un total de ocho aparatos y la escuadrilla «España» tres, lo que obligó al mando republicano a retirarlo de los frentes y formar con ellos una Unidad de Costas, pero la mala suerte parece acompañar a este avión, pues en el bombardeo que sufrió el aeródromo de Vilajuiga, se destruyeron la casi totalidad de ellos.

La falta de documentos con rigor histórico, nos lleva a señalar en Getafe la llegada de aviones, que como refuerzo llegaban a España, siguiendo un orden cronológico, y así vemos volar en agosto a un «Bleriot Spad», avión que bajo el mando de Guides, realiza varios servicios de guerra, hasta que es derribado el 18 del mismo mes sobre Mocejón.

Tras éste y con el fin de paliar la falta de cazas, llegan a Getafe cinco «Loire 46», de los cuales uno de ellos se destina a Barajas, como refuerzo de la escuadrilla «España», quedando los cuatro restantes bajo el mando del Capitán Martín Luna. Su actuación en los frentes fue polémica por cuanto según unos pilotos era bueno para otros era lo contrario, lo que llevó a su desaparición sin pena ni gloria.

La falta de bombarderos eficaces, nos lleva a la llegada de los Airspeed «AS-6», de los que llegaron unas seis unidades, y cuya actuación no fue todo lo brillante que cabía esperar en este bombardero ligero, lo mismo que ocurrió con el Latécoère 28, del que solamente operó uno de ellos sobre el frente del Tajo como avión de enlace anexionado a la escuadrilla «España», que alternaba en sus misiones con un Couzinet 101.

Otro avión que actúa desde Getafe es un Liore et Olivier (Le'O-21), avión que si bien estaba considerado como avión de transporte se le dotó de armamento, actuando en escasas ocasiones hasta finales de agosto en que es atacado por la caza nacional sobre Navalmoral, obligándole a capotar cerca de Talavera, resultando gravemente herido su piloto el checoslovaco Kosek.

Pero entre estos grupos de aviones no podemos olvidar al Junkers de la Plana Mayor de Getafe que, volado por Lasterre el seis de agosto y el siete por Vázquez, permitió la realización de algunas incursiones por la Sierra de Madrid.

A finales de agosto y sin saber exactamente las circunstancias que obligaron a ello, deja Getafe Guides y pasa a Barajas, donde sus actuaciones en los frentes sería escasa, ya que se limitó en la mayoría de las veces a dar protección a los Potez.

El bombardeo que la aviación nacional realiza sobre Madrid el día 29 de agosto, sin que pueda ser evitado por la aviación gubernamental existente en Getafe y Barajas, lleva al Gobierno a tener que replantearse su fuerza aérea y buscar nueva ayuda, pues de nada vale el bombardeo que efectúan los dos DC-2, el día 3 de septiembre a la columna del General Yagüe, ya que ello trajo consigo la pérdida de uno de los aviones y la del piloto, el alsaciano Hantz.

Pasa el tiempo y la proximidad de las fuerzas del General Varela camino de Madrid, así como el bombardeo continuado que sobre el campo hace la artillería nacional, obligan a disminuir considerablemente la actividad de Getafe, pues si el campo cada vez era menos utilizable, la moral de los pilotos había decaído notablemente, lo que llevó al destacado piloto republicano García Lacalle a señalar, cansado de la constante, agobiadora e implacable petición de servicios, sin tregua ni descanso lo de «llevamos de guerra desde el 18 de julio de 1936 al 18 de octubre ¿tres meses o tres años?»

El cuatro de noviembre, las tropas nacionales ocupaban Getafe, sus escasos pilotos y material, buscaron nuevos aeródromos desde los que continuar su lucha, atrás quedaba en Getafe para la posteridad, el recuerdo de sus victorias y derrotas. ■

Una leyenda viviente, Adolf Galland

JORGE FERNANDEZ-COPPEL LARRINAGA

***Adolf Galland** durante la **Batalla de Inglaterra** portando las hojas de roble para su Cruz de Caballero.*

Pocos pilotos militares pueden presentar una hoja de servicios tan completa y extensa como Adolf Galland.

Sin duda fue el piloto más importante en la Luftwaffe tras la muerte de su amigo Werner Mölders. Su propio historial militar va unido íntimamente a España; además de poseer una preciosa casa en las cercanías de Alicante, donde pasa sus vacaciones, Galland mandó una escuadrilla de caza durante la Guerra Civil.

Nacido el 19 de marzo de 1912 en Westerholt, a los 17 años comienza a practicar el vuelo a vela, ya que por el tratado de Versalles los vuelos en aviones de motor estaban restringidos en Alemania. Al finalizar el bachillerato su padre accedió a comprarle un excelente velero, en el cual pudo demostrar sus excelentes cualidades para el vuelo.

Una vez superados los difíciles exámenes de ingreso en la Escuela de Vuelo que la aviación civil poseía en Braunschweig comienza a volar para Lufthansa. Tras la subida de Hitler al poder, se comienza a crear el arma aérea alemana, la Luftwaffe. Los alumnos son enviados de forma clandestina a la Unión Soviética e Italia. El 15 de febrero de 1934 ingresa Galland en la Luftwaffe y el 1 de octubre del mismo año recibe el despacho de teniente. En 1937 es seleccionado para acudir a la guerra española encuadrado en la Legión Cóndor.

– Mi general, en 1937 comienzan a llegar los rumores a Alemania de que pilotos alemanes volaban en la guerra de España. ¿Qué requisitos se necesitaban para formar parte de la Legión Cóndor?

–El primer requisito era que el piloto estuviese totalmente entrenado y que tuviera algunos años de experiencia volando los más modernos aeroplanos, que en esta época eran los Heinkel y posteriormente los Messerschmitt Bf-109. La selección era cosa del comandante, es decir, que cada grupo tenía que elegir a uno o dos pilotos por unidad. Yo no tuve problema ya que llevaba algunos años como piloto de caza y había realizado un curso de tiro aéreo en Italia.

En abril de 1937 fui seleccionado y se me comunicó que debía hacer el traslado en barco. Esto nunca lo podré olvidar; era un terrible barco de carga sin ninguna instalación para personas, además tuve la mala suerte de ser el oficial más antiguo de la expedición, por lo que me dieron el mando del grupo alemán, en total trescientos setenta soldados sin equipo y de paisano. El barco encontró muy mal tiempo, el viaje había sido calculado para ocho o diez días como máximo y duró doce; no teníamos agua, las camas se caían y para colmo de males cuarenta hombres enfermaron y no teníamos ni un doctor. Recuerdo que era un barco de origen checoslovaco y bandera panameña, que había sido apresado por los nacionales. Una experiencia terrible.

Una vez que el barco llegó al puerto de El Ferrol,

Cuatro de los mejores pilotos con que contó la Legión Cóndor. De izquierda a derecha ***SCHELLMANN*** *(1J88),* ***GALLAND*** *(3J88),* ***SCHLICHTING*** *(2J88), y* ***D'ELSA*** *(4J88).*

Galland comenzó a volar el ya anticuado Heinkel 51, muy inferior a los cazas con que contaba la República.

–Cuando llegó a España, comienza a volar los Heinkel 51, ¿en qué unidad quedó encuadrado?

–Cuando llegué fui nombrado como jefe de la compañía de servicios técnicos y generales, incluidas las comunicaciones; esta compañía estaba basada en Avila. Creo que este mando me lo dieron para dos o tres meses y comencé a volar las primeras misiones con Harder (posteriormente alcanzaría once victorias) en el frente de Brunete; teníamos la orden de apoyar a los Junkers 52 y atacar las posiciones antiaéreas. Recuerdo muy bien nuestra primera baja, que fue el teniente Reuter, los republicanos tenían antiaéreos de 20 mm. cuádruples, arma muy peligrosa para aviones con esta velocidad y a baja altura.

Galland *bajando de su* ***Me-109*** *tras una misión, junto a su inseparable puro.*

–¿Por qué cree usted que el mando alemán mantenía los He-51 teniendo ya los potentes Me-109?

–Cuando yo llegué nosotros teníamos únicamente una escuadrilla de Me-109 y dos con He-51, yo fuí jefe de la tercera «Micky Mouse». Justamente cuando tomé el mando los He-51 finalizaban sus misiones como cazas dada la manifiesta inferioridad que presentaban, y únicamente se utilizaban como aviones de ataque en picado y de apoyo directo a las tropas. Esta cooperación resultaba tan eficaz que los jefes del ejército no querían desprenderse de nuestro apoyo. La ayuda era tal que muchas veces nos llamaban para indicarnos como era el terreno y los objetivos a batir. Por la noche o al atardecer nos indicaban los objetivos y si al día siguiente el tiempo no era favorable para volar, retrasaban el ataque lo máximo posible.

*El capitán **KNÜPPEL** a los mandos de un **He-51** en el **aeródromo de Sanjurjo.** La escuadrilla de Galland fue la última en operar con este tipo de aviones.*

–¿Cómo se realizaban los encuentros con la Aviación republicana que ya poseía los veloces Polikarpov I-16?

–Normalmente nosotros con los Heinkel evitábamos los combates contra cazas, pero cuando no podíamos hacerlo los aceptábamos aunque teníamos muchas pérdidas, pero también infligíamos algunas al enemigo. Un gran amigo mío, Eduard Neumann, sufrió mis iras, fuimos atacados en el frente del norte cerca de Llanes, Neumann observó a un aparato enemigo que se disponía a aterrizar y se lanzó a por él. Los aviones que no conocíamos los llamábamos «Curtis», ví un aparato que se estrellaba y pensé que era Neumann, puesto que cuando llegamos a la base él no aterrizó. Una vez en el aeródromo me mostré muy enojado con mis pilotos ya que en una situación como ésta formábamos un círculo defensivo que los españoles denominaban «pescadilla». Esta maniobra no funcionó aquél día; cuando Neumann llegó le acusé de poca disciplina y de no acatar las órdenes de vuelo. Cuando terminé me dijo: Mi capitán, tengo que informarle que he derribado un «Curtis» en Llanes. Este aeródromo estaba situado en un monte que creo recordar se llamaba Tablero. Era muy peligroso, ya que si tomabas tierra con demasiada velocidad corrías el riesgo de caer por el otro lado; era como un portaaviones.

"Justamente cuando tomé el mando los He-51 finalizaban sus misiones como cazas dada la manifiesta inferioridad que presentaban"

***WERNER MÖLDERS,** máximo «As» de la Legión Cóndor y primer piloto del mundo en alcanzar los **100 derribos.** Junto con **GALLAND** fue la figura más representativa de los pilotos alemanes.*

"El Me-109 era un avión muy inestable con el tren de aterrizaje muy estrecho y al más mínimo descuido se hacía un «caballito»"

–¿Qué opinión tenían de sus compañeros, los pilotos españoles?

–Eran buenos pilotos, con un buen espíritu de ataque pero con una instrucción insuficiente; cometían muchos errores en despegues y aterrizajes. El Me-109 era un avión muy inestable con el tren de aterrizaje muy estrecho y al más mínimo descuido se hacía un «caballito». Tampoco el He-51 era un avión fácil de volar, necesitaba un piloto que supiera lo que hacer con viento cruzado.

–¿Cuáles fueron las enseñanzas más importantes que adquirió la Luftwaffe durante la Guerra de España?

–Aprendimos la nueva táctica de combate con cazas, el hombre que la impulsó y desarrolló fue mi gran amigo Werner Mölders. También fueron de gran impor-

El Banderín de la ***Legión Cóndor*** *tras ser condecorado con la* ***Medalla Militar*** *individual.*

tancia nuestras experiencias en ataque en picado y apoyo de las tropas de tierra, ya que el mando proyectaba la anexión de Checoslovaquia y no sabía lo que podía pasar. Por ello, cuando regresé a Alemania me dieron el mando para entrenar a los pilotos de 6 escuadrones equipados con He-51 y con los anticuados He-45, los debía entrenar en base a mis experiencias adquiridas en España.

–¿Cómo se produjo su relevo y vuelta a la patria?

–El primer oficial que llegó para sustituirme era de una generación más antigua y sus ideas no eran las más adecuadas; antes de volar con él yo sabía que no valía por lo que mandaron a otro. Tampoco me gustó el nuevo oficial pero tenía la orden de entrenarle y darle el mando de la escuadrilla. Nosotros nunca volábamos en línea recta para dificultar el tiro de la defensa antiaérea, la formación estaba constantemente en movimiento. Este oficial en una tijera chocó contra otro aparato, precipitándose ambos contra el suelo y muriendo los dos pilotos instantáneamente.*

Al cabo de unos días llegó un nuevo piloto, me lo presentaron en el hotel Cristina de Sevilla, era Werner Mölders. Unicamente volé con él tres misiones, pero me dí cuenta rápidamente de que era un gran piloto, además tuvo la suerte de que la escuadrilla fuese equipada con Messerschmitt Bf-109.

–Durante su etapa como piloto de la Legión Cóndor, Galland escribió una serie de informes sobre operaciones de apoyo aéreo a las tropas. Esos informes formalizaban sus experiencias de más de 300 salidas operaciones en España. La recompensa por su trabajo no fue la que él esperaba, ya que en vez de ser destinado a una unidad de caza le mandaron al escuadrón de aviones en picado II(S) LG2 donde le sorprendió el comienzo de la 2.ª Guerra Mundial.

–Yo estaba al mando de una escuadrilla de Henschel-I23, este avión era el primer aparato Stuka, nosotros habíamos volado algunos ejemplares en la Legión Cóndor. Estaba equipado con 4 bombas de 50 kg y 10 de 10 kg; esta carga no era suficiente y por eso se sustituyó por el Junkers Ju-87. Nosotros intuíamos que la guerra contra Polonia era inminente. El primer día recibimos la orden de atacar un cuartel militar, misión en la que no tuvimos ninguna resistencia. No recuerdo exactamente cuanto duró la ofensiva contra Polonia, pero mi escuadrón realizó 72 misiones, estábamos constantemente hostigando al ejército polaco; el reavituallamiento de combustible y munición se hacía con el motor en marcha para no perder ni un segundo.

También recuerdo que volé sobre Varsovia; esto era una demostración del mando alemán para enseñar al mundo la fuerza de la nueva flota alemana. Los Ju-52 tiraban las bombas hasta con la mano, aunque este procedimiento únicamente duró un día. Yo tenía la orden de atacar la embajada inglesa, pero me fue completamente imposible ya que todo estaba cubierto de humo y fuego.

"Los primeros combates me enseñaron que el sorprender por completo al enemigo, equivalía a su derribo sin lugar a dudas"

–Tras la finalización de la campaña de Polonia, Galland consigue regresar a una unidad de caza la JG27 con base en Krefeld, donde consigue sus primeras victorias.

–Mi General usted obtiene sus primeras victorias el 12 de mayo de 1940 ¿qué sintió al derribar su primer avión enemigo?

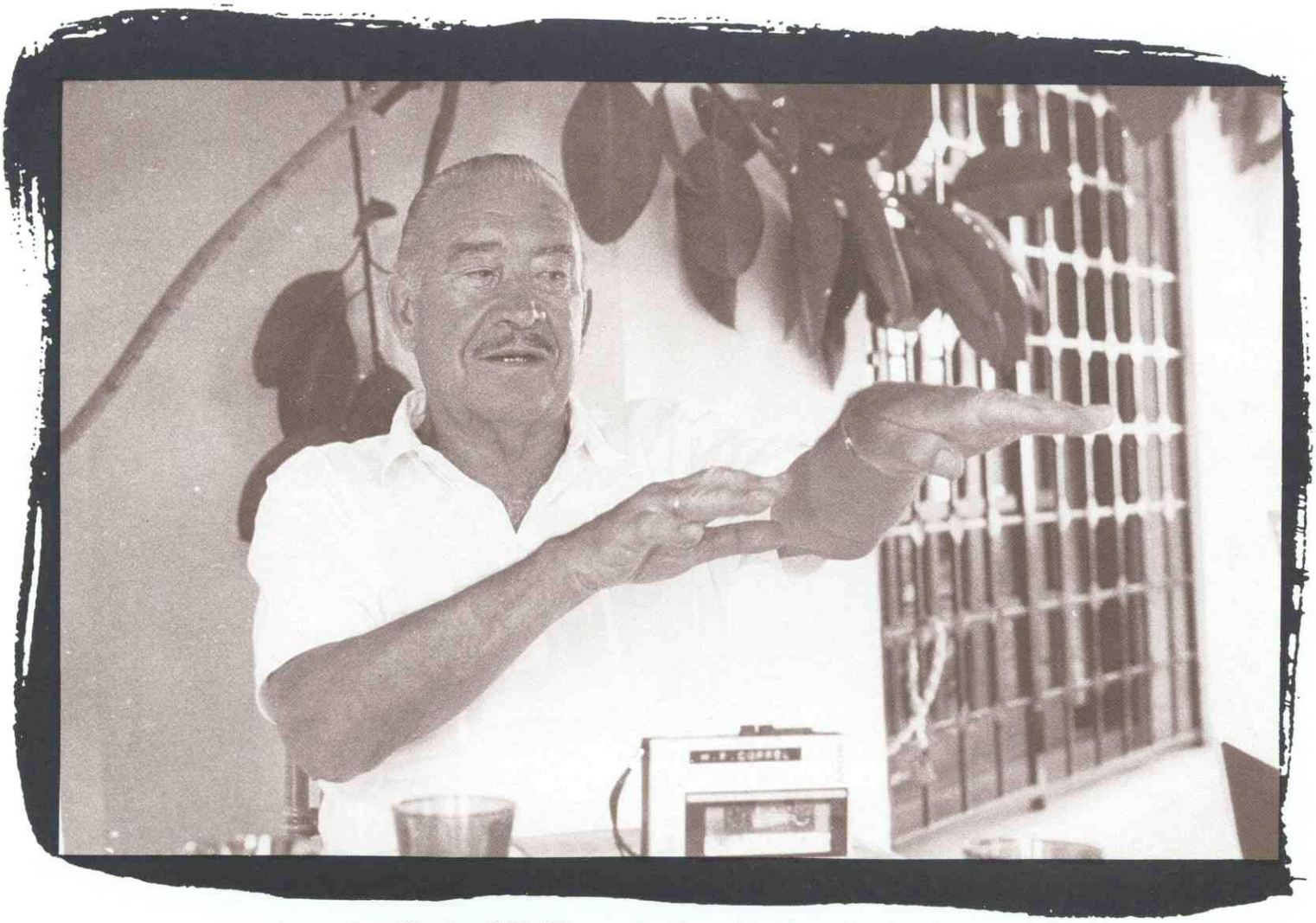
–Para mí fue muy simple el derribar unos Hurricanes que en principio pensé que eran belgas pero pertenecían a la Fuerza Aérea Británica. Esto constituyó una sorpresa para nosotros que no teníamos noticia de la existencia de escuadrones ingleses en la zona. Recuerdo que me acerqué al último de la formación, le disparé y cayó; ataqué al siguiente y cayó de la misma manera. Fue tan fácil que pensé «Adolf, esto no puede ser el combate aéreo, no te confíes». Estos primeros combates me enseñaron que el sorprender por completo al enemigo, equivalía a su derribo sin lugar a dudas. Aprendí a estar constantemente alerta.

–En junio de 1940 Galland fue destinado a la unidad con la que alcanzaría la gloria como piloto de caza, la JG26 SCHLAGETER. Con ella comenzó su etapa más dura como piloto; la Batalla de Inglaterra.

–¿Cuál cree usted que fue el error más importante que cometió la Luftwaffe durante la Batalla de Inglaterra?

–La Luftwaffe tuvo muchos errores, mejor dicho el mando de la Luftwaffe cometió muchos errores, pero hay que tener en cuenta que nosotros no teníamos una

* Los oficiales muertos en este accidente, el 30 de marzo de 1938 sobre Alcaraz (Lérida) fueron el capitán Hubertos Hering y el teniente Manfred Michaelis.



A pesar de su 76 años, ***GALLAND*** *recuerda cada combate de su dilatada vida como piloto.*

experiencia de guerra aérea total. Es difícil para mí decir cual fue el error más importante. Creo que el factor que decidió la batalla fue que terminamos demasiado pronto la lucha contra la defensa aérea británica, es decir contra los cazas y sus bases, desviando nuestra atención hacia su capital, Londres.

El 25 de septiembre de 1941 ganó las hojas de roble para su Cruz de Caballero y se le encomendó el mando de la JG26, sustituyendo a otro veterano de la Legión Cóndor, Gotthardt Handrick.

–¿Nos podría hacer una valoración entre los verdaderos protagonistas de la Batalla de Inglaterra, el Messerschmitt Bf-109 y el Spitfire?

–Estos dos cazas estaban muy parejos en construcción y en performances. El Spitfire era un poco más maniobrero mientras que el Me-109 era un poco más rápido y su aceleración, superior a la del caza británico; con respecto a los primeros Spitfires ingleses teníamos la ventaja de los motores de inyección, lo que nos permitía volar en invertido sin que los motores fallaran, cosa que los Spitfires no podían hacer. Cuando teníamos problemas metíamos gases a fondo y picábamos. El Spitfire cuando se encontraba en una situación peligrosa normalmente hacía un medio tonel y se dejaba caer. Yo derribé unos diez de estos aparatos cuando realizaban esta maniobra, ya que mostraban un blanco superior.

–El 22 de junio comienza la ofensiva alemana contra la Unión Soviética y una nueva etapa para sus pilotos de caza.

¿Cuáles eran las diferencias tácticas empleadas en el frente ruso en comparación con el occidental?

–Los rusos al principio estaban muy mal entrenados y después de las primeras pérdidas terribles que sufrieron únicamente se podían retirar. Una fuerza aérea es muy difícil que pueda operar en buenas condiciones si constantemente se está trasladando de aeródromos por presión del enemigo; esto hace una mella considerable en la moral de los soldados. Cuando los Messerschmitt aparecían únicamente tenían la idea de huir. En cuanto a tácticas, nosotros nos podíamos permitir en Rusia volar en formaciones más pequeñas, la mayoría compuestas únicamente por cuatro aparatos, dos parejas, a diferentes alturas; esto tenía la ventaja de no ser visto y nos permitía mandar al aire muchas formaciones. En Inglaterra necesitábamos muchos aviones en una formación; después, en la defensa de Alemania, nos pasó lo mismo, necesitábamos grandes formaciones.

Un error gravísimo fue la orden de que la escolta de cazas se tuviese que mantener a la misma altura y velocidad que los bombarderos, es decir, operar de una forma diferente. Sólo a un cuarto de los cazas se les autorizaba a operar como tales. Cuando se fuerza a este arma a operar de una forma defensiva únicamente se aprovecha el 50% y además contábamos con la mala experiencia de los cazas bimotores Messerschmitt-110 que eran tan inferiores en comparación con los cazas aliados que su escolta era casi nula. Estos bombarderos y bimotores tenían terribles pérdidas; cuando llegaban los 110 a nuestra área, nosotros teníamos que defenderlos a ellos también. Göering tenía la opinión de que la Luftwaffe era invencible y que sus aviones eran superiores a todos, mientras que no se daba cuenta de que carecíamos de bombarderos pesados.

"Un error gravísimo fue que la escolta de cazas se tuviese que mantener a la misma altura y velocidad que los bombarderos"

Los bombarderos volaban al 50% de la velocidad que nosotros necesitábamos para combatir. Como ejemplo, los americanos evitaron este error, aunque cometieron muchos otros, como atacar ciudades civiles, sin llegar a igualar el número de ataques de los británicos. Como decía antes, los americanos dejaban vía libre a sus cazas, ellos poseían unos bombarderos capaces de defenderse por sí solos.

–A los 30 años se convierte en el General más joven del Ejército alemán y tras la muerte de su amigo Mölders le sustituye como Comandante en Jefe de la caza. ¿Cómo era Werner Mölders, máximo As de la Legión Cóndor y el primer piloto del mundo en alcanzar los 100 derribos?

–Werner Mölders era un hombre excepcional, muy disciplinado, era un aviador muy fino, excelente instructor; y además el padre de la nueva táctica de combate con cazas. Su muerte en accidente aéreo fue un golpe muy duro para todos los pilotos de caza.

–¿Durante su etapa como Jefe de la Caza Alemana, tuvo algún contacto con las Escuadrillas Españolas que operaban en el frente ruso?

–Sí, visité a los españoles una vez acompañado de

Mölders, aunque los jefes de cada escuadrilla debían pasar por mi oficina en Berlín.

Cuando estuve en la Legión Cóndor tuve un intérprete alemán, un hombre excepcional se llama Luis Wienken. Cuando acababa de comenzar la guerra contra la Unión Soviética me mandó una carta de recomendación para intentar un traslado a otro puesto ya que él estaba destinado en una batería antiaérea en una de las pequeñas islas del canal. Yo en este momento tenía un grave problema, necesitaba un intérprete urgentemente para las Escuadrillas Españolas, esta carta fue un milagro para mí. Le ayudé y le mandé a Rusia, esta ayuda le salvó la vida sin yo saberlo, ya que el barco en el cual se trasladaba su batería fue hundido.

–¿Cuál cree usted que fueron las causas más importantes por las que los pilotos alemanes obtuvieron un número tan elevado de victorias en comparación con los aliados?

–Varias razones: primera, Alemania, la Luftwaffe debía batirse sin mantener ninguna reserva. No teníamos los suficientes pilotos entrenados para sustituir a los que caían. Fuimos forzados a mantenerlos en el frente para volar con los jóvenes que venían con un entrenamiento insuficiente. Unicamente los pilotos experimentados estaban capacitados para evitar las numerosas pérdidas que teníamos.

Además no teníamos un sistema de rotación de pilotos como los americanos que tenían un sistema de puntos. Cada contacto con el enemigo sumaba puntos, cada derribo también y al alcanzar un número determinado eran relevados del frente. Para nosotros esto era increíble pero para un país tan rico, con tantas posibilidades como los americanos, no era problema. A mí, como responsable de la caza, me reclamaban a los pilotos experimentados para las escuelas, pero era imposible, no podíamos.

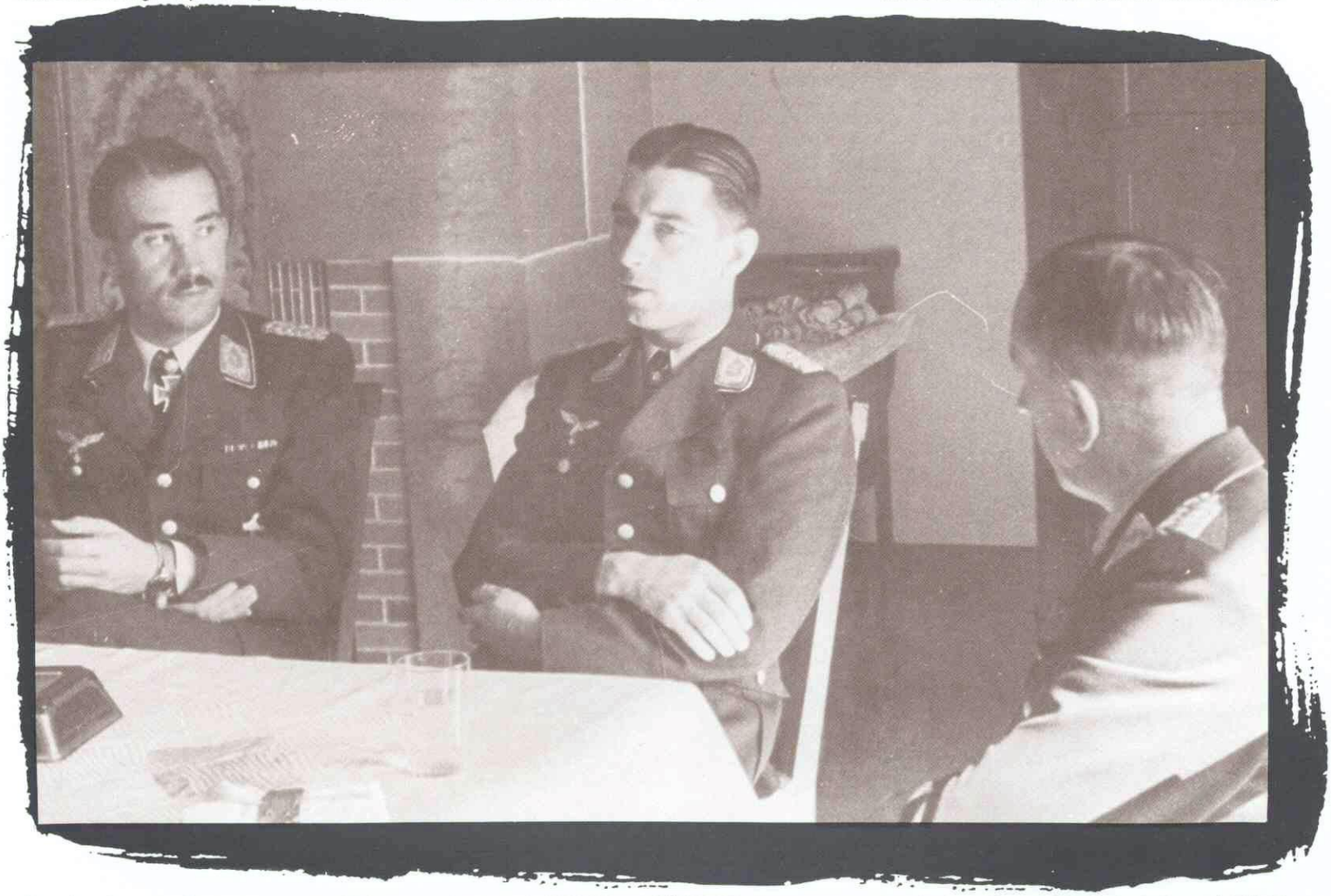
Otra de las razones era que nosotros teníamos pilotos con más de diez saltos en paracaídas causados por el enemigo, teníamos varios pilotos que volaban con un ojo, mancos y cojos. Era tal la superioridad del enemigo que no se podían comparar las posibilidades que nosotros teníamos para entablar combate con ellos. Ellos se podían repartir las victorias, eran muchos, nosotros no. El 90% de los ases alemanes fueron derribados al menos 3 veces.

–¿Cuántas veces fue derribado?

–No muchas, únicamente cuatro, todas por cazas y dos veces el mismo día. El 21 de julio de 1941, en la defensa de Francia. Yo por esa época tenía dos Me-109 a mi disposición, ya que por un fallo mecánico no podía permitirme el lujo de perder una misión. Recuerdo que despegamos tres escuadrones y atacamos una formación de Blenheims británicos; me acerqué rápidamente al primero y le derribé, maniobré para colocarme en posición favorable cuando los Spitfires se nos echaron encima. Una ráfaga bien dirigida inutilizó mi radiador y el motor no tardó en pararse, pude escapar como experimentado piloto de vuelo a vela que fui en mi juventud, vi un buen campo y aterrizé con el tren metido sin muchos desperfectos. Al cabo de algunos minutos conseguí ponerme en contacto con mi escuadrón y me mandaron una avioneta Storch para recogerme. Al llegar al campo cogí el avión de reserva y me dispuse a despegar solo, ya que mi punto había sido derribado también. Intenté reunirme con los demás, pero cuando me hallaba en camino descubrí un solitario Spitfire, yo pensé que era el último de una formación, ¡pero me equivoqué! lo conseguí derribar pero casi sin darme cuenta se me colocó otro caza británico en mi cola. Pronto me pude dar cuenta de que el piloto inglés no era un novato ya que todas mis maniobras evasivas no dieron resultado. Sus disparos eran certeros y concentrados, el avión parecía que iba a explotar, todo vibraba, es una sensación muy difícil de describir. Todavía no sé como conseguí escapar, el motor se paró pero mi altura era suficiente para intentar el regreso a la base. De repente comenzaron a entrar chorros de gasolina ya ardiendo en la cabina, era una situación muy miserable. Sabía que tenía que abandonar el avión lo antes posible, pero cuanto intenté abrir el techo de la cabina no pude, estaba bloqueada; moví la palanca de mando y empujé con todas mis fuerzas, todavía es un misterio para mí como conseguí salir de aquel horno.

En aquella ocasión alcancé el bonito número de 70 victorias y me convertí en el primer oficial alemán que conseguía las Espadas para mi Cruz de Caballero con Hojas de Roble. A la satisfacción que me produjo reci-

"Fui derribado únicamente cuatro veces, todas por cazas, y dos veces el mismo día. El 90% de los ases alemanes fueron derribados al menos tres veces"



Las dos figuras más representativas de la caza alemana, ***GALLAND*** *y* ***MÖLDERS*** *junto a otro «As» de la I Guerra Mundial, el General* ***THEO OSTERKAMP.***

bir la condecoración se unió mi decepción por la orden que la acompañaba «Se le prohibe volar en misiones de guerra». Al principio cumplí la orden, puesto que me encontraba herido. Cuando me recuperé comencé a volar en vuelos de prueba que sí me estaban autorizados, pero cuando me encontraba en el aire aprovechaba para entrar en combate y luego explicaba que me había visto forzado a hacerlo en defensa propia. En uno de estos vuelos mi mecánico Meyer se empeñó en ponerme un blindaje en la espalda. Yo le dije que no servía para nada, pero él insistió. Justo cuando terminó de instalarlo despegué para una alarma y un Spitfire me alcanzó con un disparo de 20 mm. Si no hubiera sido por él en estos momentos estaría bajo tierra.

–Tras las continuas derrotas alemanas a partir de 1943, Göring comenzó a culpar y criticar a los pilotos de caza, acusándoles de cobardes. Tras las discusiones con Göring es usted sustituido como Comandante en Jefe de la Caza. ¿Qué sintió en aquel momento?

–Me vi obligado a combatir esa orden, porque yo sabía que el hombre llamado a sustituirme no era bueno para la caza y además los pilotos no querían que abandonara el puesto. La rebelión de los pilotos de caza era una cosa única en plena guerra, porque nos arriesgábamos a ser fusilados al instante.

–Cuando es sustituido se le autoriza a crear la primera unidad de cazas a reacción, la JV-44. ¿Nos podría hablar de la creación de la unidad?

–Yo estaba en una situación muy difícil antes de recibir la orden de crear la JV-44. Me mandaron forzoso de vacaciones aunque regresé y sufrí un arresto domiciliario. En esta época el mando tenía muchas cosas en mi contra, políticas, personales, etc... Speer (ministro de armamento) gran amigo mío, tenía noticias de mi situación. Una noche, cuando mi situación era crítica, fue al Bunker y habló con Hitler; éste dió la orden de que me liberaran de inmediato y quería que le visitara urgentemente. Cuando llegué a verle no me pudo recibir y me envió a su ayudante el Coronel Klaus von Below, éste me dijo: «Galland no se preocupe, Hitler conoce el asunto y sabe que Göring necesita una cabeza de turco para tapar sus errores, tiene usted su permiso para formar la unidad de cazas a reacción.»

Yo personalmente creo que el mando pensó «Mandamos a este hombre al combate y si lo derriban se acabó el asunto Galland». La guerra estaba casi terminada y la situación era insostenible.

–La mayoría de los pilotos de caza de esta unidad eran Ases con un promedio de 80 derribos como Lutzow, Steinhoff, Nowotny...

–No, Nowotny era anterior, él llevaba operando desde hacía algún tiempo con los cazas a reacción. Era un chico joven y alegre, con gran capacidad para el mando y además un gran piloto con más de 250 derribos. Yo estaba presente cuando él murió. Estaba en el centro de control cuando le oímos por la radio, nos dijo que estaba atacando a un cuatrimotor pero que había sido alcanzado, nosotros salimos a la pista y oímos el inconfundible sonido de un Me-262 aproximándose, de repente cayó casi verticalmente y se estrelló. Al mismo tiempo baja un P-51, yo pienso que este caza derribó a Nowotny y además tomó fotos del impacto para tener testigos.

–¿Cuál era el espíritu que reinaba en esta unidad de Expertos?

–Yo tenía la orden de reunir a los pilotos que quisiera y en especial a los que habían tomado parte en la rebelión de la caza.

Nosotros sabíamos que no podíamos hacer nada por cambiar el curso de la guerra, pero cuando usted es un militar profesional que está viendo como son arrasadas ciudades enteras y tiene el mejor caza del mundo, tiene pilotos, tiene combustible..., usted no puede decir: «La guerra está perdida, yo me voy.»

HERMAN GÖRING, *Comandante en Jefe de la Luftwaffe, observa las* ***95 victorias*** *obtenidas por* ***GALLAND*** *pintadas en el timón de cola de su* ***Me-109.***

–Usted ha luchado contra pilotos de todas las naciones. ¿Nos podría hacer una comparación entre ellos?

–Los ingleses eran grandes pilotos y unos adversarios difíciles de batir. En la Batalla de Inglaterra se portaron estupendamente y con gran valor. Yo creo que ellos salvaron a Inglaterra.

Los americanos tenían un entrenamiento muy bueno y unas máquinas excelentes, eran un complemento perfecto para los británicos.

Los franceses tenían el mismo problema que los soviéticos, al principio siempre estaban retrocediendo y les era muy difícil operar con esa desventaja.

Los rusos eran valientes, seguían las órdenes sin titubear, pero cuando llegaba el combate tenían tendencia a perder los nervios. Podíamos adivinar cuando tratarían de romper el contacto y escapar y ese era el momento en que los derribábamos. Había formaciones de bombarderos que iban siendo derribados uno tras otro sin desviarse un metro de la ruta marcada. Al final de la guerra estaban muy bien equipados y tenían unidades de élite con pilotos con más de 60 victorias.

–Sin duda los adversarios más peligrosos fueron los británicos. ¿Y entre los alemanes, cuál fue el mejor?

–Es muy difícil decir cuál fue el mejor, no cabe duda de que Mölders se encontraba entre los primeros, al igual que Wick y Bhaltasar. Marseille era un virtuoso del vuelo, lo que en España llaman un manitas, pero era muy indisciplinado; una de las causas por las que fue trasladado a Africa fue su gran éxito con las mujeres; a las francesas las traía locas. No tenía capacidad para el mando debido a su individualismo; volaba de una forma peculiar, pero no cabe duda de que era un gran piloto de combate.

Nuesto máximo As, Erich Hartmann, era un gran piloto y un gran artillero, necesitaba pocos disparos para derribar a su enemigo, pero era demasiado joven para el mando, únicamente estaba capacitado para dirigir una escuadrilla.

–Cuando finaliza la contienda es usted condenado a dos años de prisión. ¿Cuál fue la causa de su condena?

–Esta misma pregunta me la he hecho yo mismo infinidad de veces. Todos los Generales y Oficiales del Alto Estado Mayor estuvimos prisioneros por un periodo de casi dos años; los que tuvimos la suerte de no caer en manos de los soviéticos, si no hubieran sido diez años de prisión como mínimo. Yo personalmente puedo decir que recibí un trato muy correcto.

–Cuando le liberan usted marcha a la Argentina.

–No exactamente, antes me fui un año a la zona Norte de Alemania, cerca de Kiel. Luego me llamaron para ir a la Argentina, ya que su fuerza aérea había adquirido unos cazas a reacción Gloster Meteor y no tenían pilotos capacitados para volarlos; por lo que me dediqué a entrenar a nuevos pilotos. Allí estuve hasta el año 1955 en que regresé a Alemania.

A su regreso de la Argentina, Galland se dedicó a negocios particulares relacionados con la aviación y en sus ratos libres volaba su Bonanza. Sin duda es uno de los hombres más extraordinarios que haya alcanzado un alto grado en cualquiera de los dos bandos.

Atrás quedan sus 104 victorias, todas sobre aviones occidentales, su bigote bien cortado y su famoso «puro», con el que volaba en todas las misiones; para ello utilizaba un cenicero instalado en la cabina del Me-109 a fin de dejar su cigarro cuando debía entrar en combate o utilizar el oxígeno.

A pesar del largo tiempo transcurrido desde el final de la II G.M., Galland sigue siendo considerado un ejemplo a seguir como persona y especialmente como piloto de caza, ya que por algo ha sido uno de los más grandes de la historia.■

***GALLAND** y su famoso «puro». Llegó a fumar diez diarios y aunque tuvo que dejar de hacerlo en 1966 sus admiradores le siguen enviando cientos de ellos.*

***«EL CAPITANO»**, como le llaman sus íntimos amigos recordando su paso por la **Legión Cóndor**, durante un momento de la entrevista. A su derecha su amable y guapa mujer, **HEIDI**.*

El Halcón nocturno

JORGE FERNANDEZ-COPPEL LARRINAGA

Pocas veces se tiene la oportunidad de entrevistar a un General soviético y más aún a uno de los pocos pilotos pertenecientes al contingente ruso que acudió en ayuda del Gobierno de la República durante la Guerra Civil. Este es el caso de Mijail Yakushin, primer piloto que consiguió un derribo nocturno durante la guerra.

Yakushin es hoy en día General Mayor retirado héroe de la Unión Soviética. Nacido en un pequeño pueblo de Ucrania en 1913 comenzó muy joven su afición por la aviación.

"Antes de ingresar en aviación era estudiante de una rama textil, una especialidad muy divergente de lo que representaba la profesión de aviador. En estos momentos ni pensaba ni soñaba con ser piloto.

Dos de mis amigos ingresaron en la Escuela de Aviación y pronto comenzaron a volar convenciéndome para que me animara a intentarlo. Yo pensaba ¿cómo voy a ser aviador, si para ello tienes que ser una persona especial?, realmente creía que no reunía las condiciones necesarias. Nosotros continuamos hablando y finalmente me convencieron para presentarme y pasar el exámen médico. El primer sorprendido fui yo, ya que conseguí pasar y poco después ingresé en la Academia de Aviación, donde empecé a volar y a dominar las técnicas del vuelo.

Una vez terminado este periodo y según las condiciones de cada alumno se era destinado a las escuelas de perfeccionamiento tanto de caza como de bombardeo y transporte; yo tuve la suerte de ir a la de caza.

Comencé a volar aviones muy antiguos como el I-4, un viejo armatoste de tela pasando en 1935 al reciente y novísimo I-16.

Estuve tres años volando este avión, convirtiéndome en un verdadero especialista, ya que este aparato no permitía errores de ninguna clase; era muy nervioso y maniobrero pero no cabe duda de que lo más peligroso era la alta velocidad a la que se debía aterrizar, que unida a la estrechez del tren dio más de un disgusto a algunos".

El 18 de julio de 1936 estalló la Guerra Civil y cada bando intentó ganarse el mayor número de incondicionales a su causa. Los Nacionales con los italianos y alemanes mientras que los Republicanos recibieron la ayuda de los soviéticos y las Brigadas Internacionales.

"Cuando empezó la guerra en España la aviación republicana necesitaba ayuda, porque nosotros conocíamos que el enemigo contaba con numeroso material tanto aeronáutico como de personal.

En la U.R.S.S. de un modo u otro y debido a ciertas circunstancias surgió el deseo de acudir en ayuda del Gobierno Republicano. Nosotros de un modo autónomo no podíamos realizarlo, necesitábamos un acuerdo entre ambos Gobiernos.

Voluntarios para acudir había cientos, sin embargo el mando tenía que seleccionar sólo a unos pocos. Se tenían

4 "Veteranos" ante un antiguo J-52. De izquierda a derecha, el piloto de Katiuska conocido como ***la bruja piruli, Yakushin, Juan Larias****, piloto de Chatos y el mecánico de Yakushin,* ***José Alares.***

***Juan Larios** (derecha), intérprete durante la entrevista realizada con **Yakushin**, aparece en esta curiosa fotografía como capitán soviético junto a un **Spitfire** con la estrella roja durante la ofensiva de **Kursk**.*

en cuenta determinadas características como eran la juventud y a la vez la veteranía."

El traslado del personal soviético hasta España no era tarea fácil; unos iban hasta el Puerto del Havre en Francia para pasar a Barcelona y de allí adelante hasta Madrid, como es el caso de Yakushin. Otros hacían el viaje por tierra o por mar directos a Cartagena.

«Yo llegé a España en marzo de 1937 y en mí se reunían unas condiciones interesantes ya que no había volado nunca el I-15, únicamente el I-16 mientras que la unidad a la que fui destinado, la primera de Chatos, estaba equipada con este tipo de avión; por lo que tuve que amoldarme al nuevo caza. Esto es una cosa normal en la guerra y mi caso no es excepcional.

Nuestra base se hallaba ubicada en los alrededores de Madrid concretamente en el Aeródromo del Soto cercano al pueblo de Talamanca a orillas del Río Jarama.

Al poco tiempo de comenzar las operaciones el mando nos comunicó que debíamos formar una patrulla nocturna ya que los bombarderos alemanes de la Legión Condor hostigaban nuestras líneas amparados en la seguridad de la noche. El campo del Soto era demasiado peligroso para efectuar las operaciones nocturnas, por lo cual nos trasladamos al aeródromo de Alcalá de Henares.

La patrulla la formábamos Anatoli Sierov, Leonid Ribkin, Vladimir Sorokin, Victor Kuzniezov (como jefe de patrulla) y yo.

Lo cierto es que volar por la noche en las condiciones que nos encontrábamos era una temeridad. No poseíamos proyectores para iluminar la pista, desconocíamos el terreno y carecíamos de comunicaciones. Despegábamos y aterrizábamos con la ayuda de los faros de coches y bidones de gasolina ardiendo. No podíamos esperar una comunicación de dónde y cuándo iba a aparecer el enemigo. Realmente estoy asombrado de que en estas circunstancias pudiéramos interceptar los aviones contrarios; teníamos una idea de que por aquí o por allí podían aparecer; pero ¿cómo le voy a ver?, ¿cómo voy a maniobrar?, ¿cómo regresaré a casa? o personalmente pensaba que la interceptación nocturna en aquellas circunstancias era pura casualidad".

A pesar de todas las dificultades usted logra derribar un Junkers alemán en las cercanías de Madrid.

"Sí, es cierto, pero antes tuve un combate durante la noche del 21 de julio en las cercanías de Alcalá. La noche era buena y despejada, la mejor forma de localizar un avión era intentar ver las llamaradas que desprendía por los tubos de escape. Conseguí localizar un Junkers y empleé toda la munición atacándole, estoy seguro de que le di pero no conseguí derribarlo y huyó hacia sus líneas.

En la noche del 25 al 26 de julio tuve más suerte: nos encontrábamos en el aeródromo cuando recibimos noticias de que en la sierra se habían visto aparatos enemigos. Inmediatamente despegamos, y cuando me hallaba volando al este de El Escorial a unos tres mil metros divisé un Junkers unos cuarenta metros más alto. Inmediatamente ascendí y me coloqué en su cola, estoy completamente seguro de que no me vio, ya que no realizó ninguna maniobra evasiva. Comencé a disparar a corta distancia y con las primeras ráfagas vi cómo se incendiaba y caía produciendo una gran explosión por efecto de las bombas que no había conseguido lanzar. Uno de los tripulantes logró saltar en paracaídas con tan mala fortuna de incendiarsele en pleno descenso. *(Los tripulantes del avión alemán pertenecían a la K-88 y sus nombres eran: Alférez Leo Falk, Brigada Georg Übelhack, Sargentos Fritz Bendt, Walter Brötzmann y August Heyer).*

Una vez de vuelta a la base cogimos un coche y nos trasladamos al lugar del derribo. El avión estaba destrozado pero permanecían intactas las cartas de navegación y según éstas el aeródromo de partida había sido Salamanca. Dio la casualidad que en el mapa habían impactado dos balas, al abrirlo y debido a las dobleces, los agujeros se multiplicaron convirtiéndolo en un auténtico colador. Nuestro Coronel me dijo; pero bueno Yakushin ¿no puede tirar mejor que mire como ha dejado la carta? Yo le contesté, no se preocupe la próxima vez le derribaré de una sola bala.

Al día siguiente dio la casualidad histórica que mi compañero Anatoli Sierov derribó otro aparato enemigo, aunque para mí realizó otra proeza aún mayor; logró aterrizar en plena oscuridad por falta de combustible en línea de ferrocarril cercana a Las Matas sin causar apenas desperfectos. Los tripulantes del avión, que en este caso eran españoles, lograron lanzarse en paracaídas".

Tras esta victoria Yakushin fue ascendido a capitán y enseña con orgullo el reloj de oro regalado por Negrin con una entrañable dedicatoria por tan importante hazaña.

¿Cómo era la vida en una unidad de pilotos Soviéticos?

"Nosotros eramos un grupo independiente, teníamos mando soviético aunque no ostentábamos ni divisas ni uniformes de nuestro país. Adoptamos nombres españoles ya que los nuestros eran muy difíciles de pronunciar, a mí me correspondió el de Mateo Rodrigo. Nuestra escuadrilla estaba compuesta por sesenta hombres entre cocineros mecánicos y armeros aunque únicamente eramos doce pilotos. Como dije antes volábamos por el día y la noche. La patrulla nocturna era de tres o cuatro pilotos por lo cual nos turnábamos".

¿Cuáles eran las tácticas que empleaban para el combate contra los distintos aviones del bando Nacional?

"Hoy en día nuestras tácticas se pueden considerar como muy primitivas, entonces los combates eran de grupos; los aviones eran de poca velocidad pero muy maniobreros. En aquellos tiempos los combates se realizaban en espacios muy reducidos y nosotros volábamos en patrullas de tres aviones, el jefe y dos puntos. En la actualidad se emplea el vuelo por parejas. Una vez que las dos formaciones se encontraban, el enfrentamiento era totalmente individual. Nosotros teníamos una situación

más privilegiada que el enemigo ya que al estar en minoría y ellos en mayoría teníamos más oportunidades de derribarlos. Pero ojalá esta ventaja hubiera sido al revés.

El I-15 Chato era un aparato muy maniobrero que despegaba en cortos espacios de terreno y ascendía rápidamente. Cuando nos encontrábamos con los Fiat intentábamos darles la cara, ya que enfrentarse a un Chato en combate cerrado era muy peligroso; podíamos decir que en caso de lucha nos encontrábamos a un 50 %.

Pero la fatalidad surgió cuando apareció el Me-109 alemán, poco podíamos hacer contra él, más veloz y mejor armado se mantenía a una altura superior, esperando lanzarse sobre uno de nosotros, derribarle de una sola pasada y volver a ganar altura. Unicamente teníamos la posibilidad de encontrarnos con un piloto inexperto que cayera en el error de enfrentarse a nosotros en un combate cerrado ya que nos daba un tanto por ciento elevado de posibilidades de vencerlo. Pero era muy difícil luchar estando constantemente alerta para adivinar cuándo se lanzarían los Messer. En cuanto a los bombarderos, el Heinkel 111 no era una avión fácil de derribar. En primer lugar nuestros servicios de alarma y escucha no eran tan eficaces como deseábamos y se nos informaba de la presencia de los bombarderos enemigos cuando estaban sobre la vertical del campo, siendo muy difícil el poder interceptarlos. Estos aviones estaban muy bien blindados para nuestras cuatro ametralladoras y debíamos atacarlos por su punto flaco, la panza.

En fin, había muchas anécdotas en cuanto a la evolución de las técnicas de caza así como con el uso del material. Como curioso ejemplo y para dar una idea de esta evolución, recuerdo que cuando apareció el I-16 a nadie le agradaba volar en un avión de cabina cerrada, ya que el mayor miedo de un piloto era realizar un aterrizaje forzoso y no poder salir en caso de incendio".

***Yakushin** (izquierda) junto a su mecánico **Alares** en el monolito erigido a los aviadores alemanes del **Junkers** derribado.*

¿Cuáles cree usted que fueron los fallos de la Aviación Republicana?

"Nosotros eramos una unidad bastante independiente, teníamos mando soviético, por ello me es difícil saber cuáles fueron los errores que cometió el bando Republicano. Yo entonces no era un estratega consumado, eramos jóvenes y únicamente nos interesaba volar. De lo único que nos dimos cuenta es que se había reafirmado que la concentración de la aviación en un sector donde se realizaban combates es fundamental. En cuanto a nuestros jefes querría hacer mención a uno de los más importantes que tuvimos, Iakov Schmutchkievich, debido a la difícil pronunciación de su nombre adoptó el seudónimo de General Douglas. Era un buen soldado, gran jefe y mejor instructor; fue una pena que cuando más lo necesitábamos antes del comienzo de las hostilidades contra Alemania fue ajusticiado sin razón alguna en junio de 1941".

¿Cuáles fueron las enseñanzas más importantes adquiridas durante el conflicto?

"En primer lugar en cualquier guerra se adquiere una experiencia, y esa misma experiencia te dice qué es lo negativo y qué es lo positivo. Nosotros aprendimos una cosa importante al finalizar la Guerra Española, nuestros aviones habían envejecido con respecto a los nuevos aparatos alemanes. Sabíamos que teníamos que hacer algo, pero no lo hacíamos y continuábamos luchando con el I-16, aun sabiendo que era inferior. Teníamos que renovar nuestra flota aérea. La táctica nunca está estabilizada sino que varía con el desarrollo de la guerra".

Tras siete meses de lucha llegó el ansiado descanso para Yakushin.

"Yo regresé a la Unión Soviética en diciembre de 1937. Con la experiencia que había adquirido comenzamos a entrenar a nuevos pilotos. Teníamos una difícil tarea ya que sabíamos que más tarde o más temprano llegaría la II Guerra Mundial. No lo sabíamos sino que lo intuíamos, por ello teníamos que prepararnos. Con Anatoli Sierov, uno de mis grandes amigos y veterano de la Guerra de España, formamos una patrulla acrobática con cinco I-16 con la que actuábamos en desfiles y fiestas. Cuando Sierov se mató en 1939 junto con la mujer del hoy Mariscal y veterano de la Guerra de España Osipenko me encomendaron el mando de la patrulla".

Al estallar la II Guerra Mundial, Yakushin fue Jefe de un Ala en la defensa de Moscú, mandando un Grupo aéreo en Smolensko y Bielorusia hasta llegar a Berlín.

Sin duda lo que más sorprende de este gran piloto es su sencillez y respeto hacia aquellos hombres que como él decía eran únicamente jóvenes que luchaban por sus ideales, refiriéndose a los pilotos alemanes que tripulaban el Junkers que derribó en el mes de julio de 1936. ■

*Las experiencias adquiridas por la **escuadrilla nocturna rusa** sirvieron para formar excelentes pilotos, como **José falcó**, último jefe de la caza nocturna.*

La aportación de material aéreo por parte de los principales países extranjeros

(I) Generalidades y ayuda a la República

JESÚS SALAS LARRAZABAL
General Ingeniero Aeronáutico

PANORAMA POLITICO EUROPEO EN 1936.

A quien asume la tarea de investigar las implicaciones internacionales de la Guerra de España de 1936-39 le asombra la inusitada respuesta del mundo entero a un estímulo localizado en una pequeña parte del extremo occidental de Europa. Es cierto que las guerras posteriores de Corea y Vietnam también han levantado innumerables comentarios de los medios de comunicación social, pero las aportaciones personales y literarias no tienen punto de parangón.

En la inmediata postguerra trató de explicarse este interés generalizado por la guerra civil española presentándola como un primer acto de la 2ª Guerra Mundial, pero eso hoy en día ya no puede sustentarse por una doble razón:- los archivos de las potencias más relacionadas con la realimentación de la guerra han confirmado la falta de planes previos para su desencadenamiento y apoyo, lo que se podía prever al comprobar que Alemania y Rusia ni siquiera tenían acreditado embajador en Madrid, que el de Italia permaneció en su residencia veraniega de San Sebastián, totalmente alejado de los principales acontecimientos, y que Francia había programado con Gran Bretaña y Bélgica una reunión tripartita de alto nivel en Londres para mediados de julio, que se celebró el 25.

- Los antagonistas de 1939 no eran los mismos de 1936 y si llegaron a serlo en 1941 fue por una inconcebible decisión de Hitler y no por una opción voluntaria de la URSS. El que las alianzas no estuvieran firmemente establecidas en 1936 fue una de las razones que impulsaron a las potencias mundiales a ponerse de acuerdo en la localización de la Guerra de España, para evitar así que desembocase en una confrontación general. Pero España no hubiera tenido un poder de convocatoria tan extraordinario si sus problemas locales no hubieran podido ser equiparables, con razón o sin ella, a otros de ámbito mundial y si 1936 no hubiera sido un año crispado y sumido aún en los coletazos de la gran crisis económica iniciada en 1929, en el que el ambiente político internacional estaba dominado por el miedo a las ansias revisionistas del tratado de Versalles propiciadas por Hitler, a las consecuencias del pacto franco-ruso de 1934 y de la aventura colonialista de Italia y por la pugna entre frentes populares y fascismos. El frente popular francés subió al poder en junio de 1936, acababa ya la campaña de Etiopía, pero con las sanciones económicas contra Italia aún en vigor, que, al no ser aplicadas por Alemania, prepararon la futura amistad Hitler-Mussolini.

Tampoco podría explicarse tan generalizada respuesta si la guerra hubiera sido solamente, como ahora suele decirse, un estallido de odio y crueldad. Como muy bien ha escrito el gran historiador García Escudero, no hubo sólo odio, miedo y desesperación, sino también heroísmo, perdón, serenidad ante la muerte, "un mundo injusto que debía pagar su injusticia y otro mundo soñado hacia el que se volvían los ojos". Fue la guerra en definitiva, "el choque de dos ideales, que puede ser mucho más terrible que el choque de dos odios".

Las potencias, en general intervinieron más por razones geopolíticas que por motivos partidistas, aunque ambos planteamientos se simultanearon. Francia contaba inicialmente con el notable estímulo de la comunidad de gobiernos de Frente Popular, pero en

Polikarpov I-16, también llamado "Mosca", "Rata" y Boeing, el mejor caza de la Guerra de España en el invierno de 1936-37

los momentos decisivos se pensó más en el posible enfrentamiento con Alemania y en las implicaciones que la situación española podría aportar a ese conflicto en ciernes. Hitler intuyó pronto que la Guerra de España pondría en dificultades a Francia, sin necesidad de una intervención directa alemana, y serviría para desviar la atención del mundo de sus planes de rearme y expansión; autorizó por ello la ayuda a los sublevados, a pesar de las reticencias de los diplomáticos y militares germanos, que se sabían no preparados para una posible conflagración.

Mussolini y Stalin, los más reacios a la intervención en los primeros momentos, fueron sus campeones después. Las ventajas del enfrentamiento indirecto entre Italia y Alemania por un lado y Francia y Gran Bretaña por el otro harían variar la actitud de Stalin, que se materializó cuando Madrid cambió embajadores con Moscú a finales de agosto. Mussoloni, el más desinteresado, también soñaba con que el Mediterráneo volviera a ser el "mare nostrum" de los romanos.

El Gobierno de Londres adoptó una mayor neutralidad, pues en sus miembros se contraponían con fuerza las razones estratégicas y las políticas; no obstante, de forma paulatina fue girando hacia el apoyo al Gobierno de Madrid-Valencia, dando prioridad a la geopolítica.

Estas razones de los gobiernos no condicionaron las motivaciones de las personas y en éstas influyeron más los ideales que los intereses, aunque, naturalmente, de todo hubo. España fue una gran aventura para unos y una tremenda desilusión para otros; pero la huella en todos los casos fue profunda como lo prueba la ingente producción literaria que ha provocado y los indelebles recuerdos conservados por los excombatientes de ambos bandos en conflicto.

Desde el punto de vista interno, la causa que impulsó tanto a Giral como a Franco y Mola a solicitar ayuda extranjera fue el fracaso mutuo en el intento respectivo de reducir o hacer triunfar el golpe de estado y el convencimiento general de que se estaba ante una confrontación más larga que la deseada, imposible de alimentar con las escasas reservas nacionales.

PRIMERAS ENTREGAS DE MATERIAL Y ESCALADA RUSA.

El primer país que decidió intervenir en la contienda fue Francia, lo que resulta lógico, ya que en este caso se aunaban los intereses geopolíticos con los de la coalición en el poder para tratar de mantener un gobierno amigo en el vital flanco sur. Leon Blum atendió la inmediata petición telegráfica de Giral y autorizó la entrega de material de guerra antes de salir el 22 para Londres y su ministro del Aire, Pierre Cot, trató de comenzarla durante la ausencia de su superior aunque la actitud de la embajada de España en París y de gran parte de la prensa francesa retrasó y dificultó la operación. El Consejo de ministros extraordinario del sábado 25 autorizó la salida de aviones a España.

Johannes Bernhardt había llegado a Berlín el 24, también procedente de Tetuán, y poco después a Bayreuth, sede de los festivales wagnerianos. Influenciado por las noticias procedentes de París, Hitler se decidió en la noche del 25 por la ayuda, cuyos detalles se fijaron en Berlín el domingo 26 y se ultimaron el lunes 27.

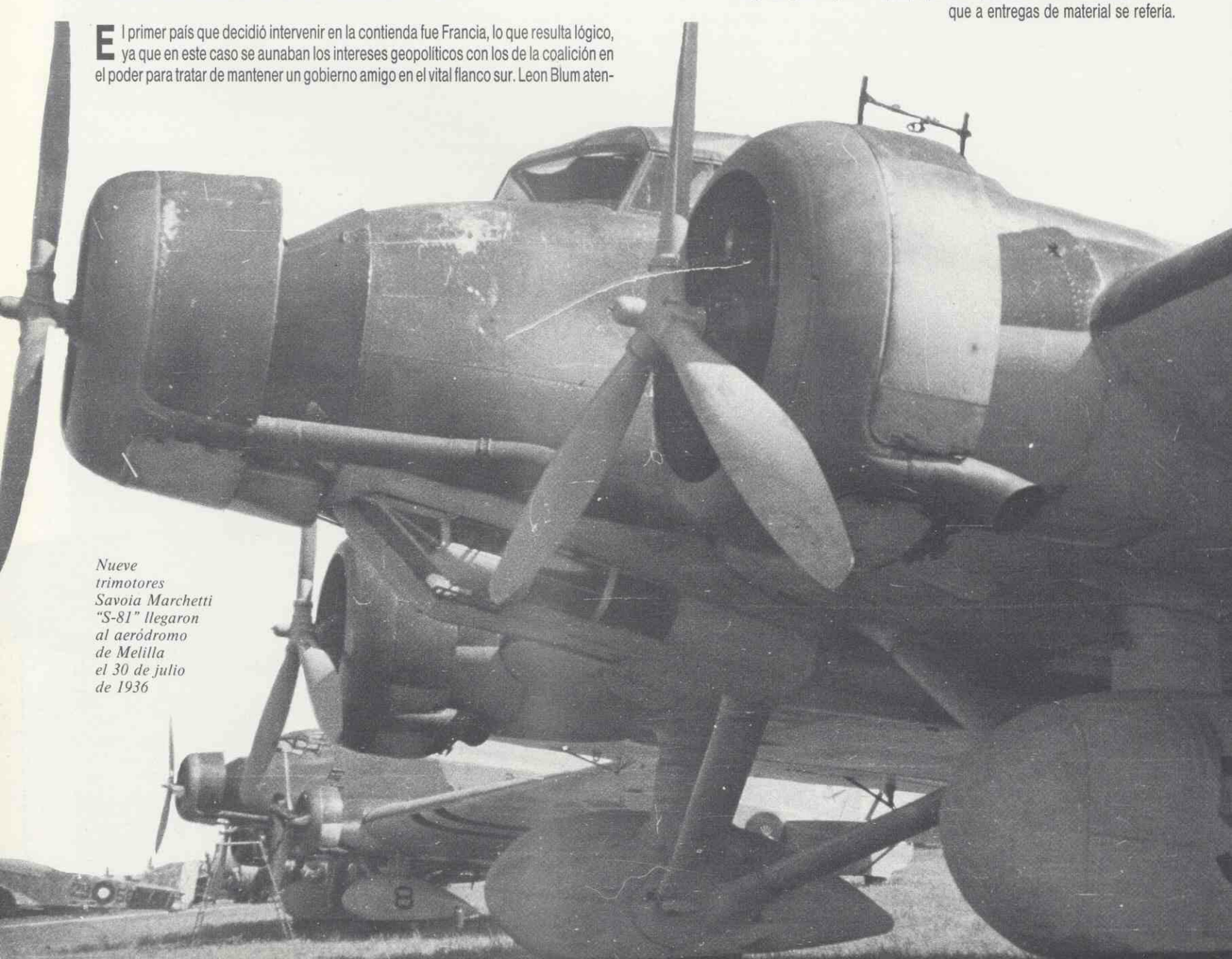
Roma inicialmente negó la ayuda al emisario de Franco, don Luis Bolín, y fue necesario que Mussolini conociera la postura francesa para que se decidiera a actuar, lo que probablemente ocurriría el domingo 26 o a primeras horas del lunes 27, ya que dicho día Ciano notificó a Bolín el envío de 12 aviones.

Gran Bretaña cuyos intereses geopolíticos estaban encontrados con los del partido en el poder en lo que a España se refería, se mostró neutral en los primeros momentos. La intervención de la URSS no se hizo notar hasta los primeros días de agosto y los Estados Unidos seguían su política aislacionista, que mantendrían hasta 1939.

Hasta el 8 de agosto la ayuda internacional a ambos bandos en presencia se reducía en su mayor parte a material aéreo, cuyo balance resumimos a continuación:

- Francia, 23 cazas Dewoitine-37, 12 bombarderos Potez-54 y 4 Gourdou Leseurre GL-32.
- Italia, 12 bombarderos Savoia-81, de los que sólo llegaron 9, y Alemania 20 Junkers 52 y 6 cazas Heinkel 51.

Con estas entregas Francia había casi agotado las posibilidades de suministro de aviones de primera línea de su industria aérea, muy cortas en aquellos momentos, pues se hallaba sometida a un hondo proceso de reorganización. Por contra, Alemania contaba con una industria aeronáutica en plena expansión y la de Italia, aunque limitada, pasaba por el mejor momento de su historia. El gobierno de Leon Blum tenía conciencia de ésto y no vio mejor solución para ayudar a sus amigos y evitar el riesgo de guerra general que proponer la política de NO-intervención en lo que a entregas de material se refería.



Nueve trimotores Savoia Marchetti "S-81" llegaron al aeródromo de Melilla el 30 de julio de 1936

La política de NO-intervención era nueva en los usos internacionales, ya que lo normal en guerras civiles anteriores había sido el reconocimiento de los derechos de beligerancia a ambos contendientes que ahora se les negaba. El gobierno de Madrid pretendió que esta política se aplicara sólo a sus enemigos a los que calificaba de simples rebeldes pero resultaba imposible dar estatuto de rebeldes a quienes controlaban más de un tercio de la nación.

Las negociaciones para implantar el acuerdo duraron un mes y cuando el 8 de septiembre entraba en vigor, el equilibrio, casi perfecto hasta entonces en cuanto a material importado y en condiciones de operar, empezaba a vencerse del lado de la España nacional.

Italia y Alemania mantuvieron en agosto, septiembre y octubre un ritmo de entregas casi constante y próximo a 30 aviones por mes y nación, mientras Francia que empezó con 50 en agosto, bajó a 34 en septiembre y a cantidades menores, 20, en octubre y noviembre; Gran Bretaña entregó en agosto 17 aviones al Gobierno de Madrid y 12 a sus enemigos, manteniendo luego envíos de unos 2 aparatos por mes, todos ellos a la aviación gubernamental.

La intervención rusa en la Guerra de España comenzó a hacerse notar desde que, a finales de agosto, el embajador Rosemberg presentó sus cartas credenciales. En septiembre resultó patente que Francia no podía satisfacer las necesidades de material bélico del Gobierno y Largo Caballero, primer ministro desde el día 4 de este mes, apeló a la URSS, a la que prometió depositar en Moscú el oro del Banco de España como garantía de los masivos suministros que se esperaban. Hacia la URSS saldrían, el 25 de octubre, 7.800 cajas de oro del Banco de España, precedidas por otras 2.000 que habían partido previamente hacia Francia (750 por avión y 1.250 en barco), y a las que seguirían después 1.000 nuevas cajas en busca de este mismo destino.

A finales de octubre entraron en combate los rapidísimos bombarderos Tupolev SB-2 (llamados "Katiuskas" en España) y en los primeros días de noviembre recibieron el bautismo de fuego los cazas Polikarpov I-15. La entrega de 56 aviones de estos tipos en octubre, la máxima conseguida hasta ese momento en un mes por una nación sola, sería superada en noviembre, con 77 aviones remitidos, y mantenida hasta agosto de 1937, con un promedio general de 50 aparatos por mes.

Alemania pudo competir inicialmente con la URSS en lo que a cantidad se refiere, con el envío de 87 aviones en noviembre-diciembre, pero no en calidad.

La ventaja cualitativa rusa era totalmente imprevisible en 1936 y supuso una completa sorpresa. La URSS había estado atenta a la revolución técnica producida en el campo de la aeronáutica, cuyos pioneros y protagonistas fueron los constructores norteamericanos y la siguió en la medida de sus posibilidades, dejando a cierta distancia a Alemania (a la que el tratado de Versalles prohibía fabricar aviones de guerra), con un retraso mayor a Gran Bretaña e Italia y totalmente despegada a Francia.

Mediante la compra en EEUU de algunos ejemplares de los modelos avanzados, los rusos lograron en muy poco tiempo aviones notables, inferiores desde luego a los norteamericanos, pero que aventajaban claramente a los europeos, que tardaron en amoldarse al gran avance tecnológico de ultramar.

Los rusos no aportaron sólo buen material. Demostraron asimismo la necesidad de la disciplina y del uso y ensayo de una táctica de combate y las ventajas de una correcta uniformidad y de un comportamiento juicioso, que sirvió de punto de arranque para la reconstrucción de un ejército verdadero. Aunque todo esto parezca digno de Pero Grullo, no estaba en línea con el clima de permisividad creado por la revolución proletaria de julio de 1936 o con el que algunos querrían implantar hoy.

Los 6 primeros He 51 embarcados en Hamburgo, llegaron a Cádiz y fueron conducidos a Tablada para ser montados.

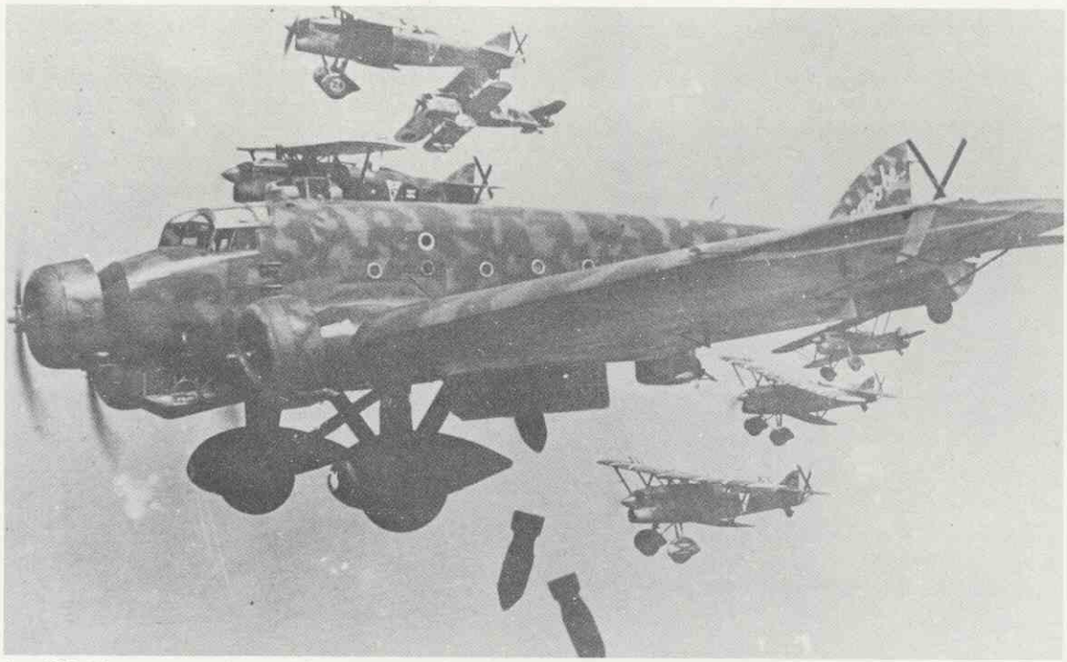
APORTACION AEREA FRANCESA EN LOS 14 PRIMEROS MESES DE LA GUERRA DE ESPAÑA

Generalidades

Lo primero que sorprende al estudiar hoy en día la aportación aérea francesa en 1936 y 1937 es que 50 años después aún subsistan inconcreciones e incertidumbres muy superiores a las correspondientes a los otros principales países actores de la intervención extranjera en la Guerra de España. Las ayudas italiana y alemana, e incluso la rusa, se conocen con mucho mayor detalle que la francesa y ésto que hubiera sido lógico en los tiempos contemporáneos a los hechos, por las mayores facilidades de ocultación que proporcionaba la larga frontera común, nos asombra medio siglo después, pues la vecindad e interrelación de nuestros países y las menores dificultades lingüísticas parecerían factores suficientes para vencer el desconocimiento inicial.

Una segunda sorpresa y no menor que la anterior es la existencia de lagunas no sólo en los planos cuantitativo y cronológico sino también en los aspectos cualitativos, totalmente desdibujados, y que en general toda la aportación francesa se considere mucho menos importante de lo que fue en realidad.

El Heinkel "He 51", primer avión de caza recibido por la Aviación de Kindelán, tuvo que pasar pronto a misiones de ataque al suelo.



Los SM. 81 no operaron hasta el 5 de agosto del 36, día en que apoyaron el paso de un convoy desde Ceuta a Algeciras.

"El alcance de la entrega de armas a un país extranjero es muy diferente, según se trate:

1. De suministros privados efectuados directamente por los fabricantes a autoridades extranjeras.
2. De suministros privados efectuados con autorización del gobierno del país en que se fabrican.
3. De suministros efectuados por el propio gobierno del país fabricante o por su instigación.

En el último caso, la operación presentaría las características de una intervención en los asuntos internos de otro Estado.

.....

La situación aparecería en toda su gravedad si en el caso actual Alemania o el gobierno italiano reconocieran a los sublevados como gobierno de hecho".

De acuerdo con lo indicado en esta nota, el Consejo del 25 de julio prohibió toda entrega de material terrestre o aéreo, con la salvedad de autorizar la exportación de aviones sin armamento a la industria privada, que no era tal, pues había sido nacionalizada el 26 de junio.

La ayuda francesa en 1936-37 puede dividirse en tres períodos claramente diferenciados, que resumiremos a continuación:

- Del 19.07.36 al 08.09.36, caracterizado por ocupar Francia el primer lugar entre los países suministradores de material aéreo a España.

Consideramos punto final del período la fecha en que entró en vigor el acuerdo de NO-intervención.

- Del 09.09.36 al 31.12.36, Francia continuó entregando aviones en cantidad apreciable, pero decreciente, siendo aventajada por Alemania, Italia, y la URSS. La principal actividad gala en estos meses es la organización del reclutamiento extranjero, aviador o de tierra, y de su tránsito hacia España.

- En 1937 Francia siguió volcada en esas misiones de reclutamiento y tránsito de personal, y organizó, además, el tráfico de enlace entre la zona cantábrica y la centro-levante y la instrucción de pilotos españoles en aérodromos metropolitanos franceses. La aportación directa de aviones franceses continuó decreciendo, pero esta actividad se vió reforzada por la entrega, con matrícula francesa, de aparatos de otra procedencia, especialmente anglosajona u holandesa.

PRIMER PERIODO (19.07.36 A 08.09.36).

Las circunstancias de las primeras negociaciones hispano-francesas (a raíz de la petición de ayuda de Giral a Leon Blum por telegrama en claro domingo 19 de julio) y de las dificultades provocadas por miembros destacados de la embajada española en París y de la prensa derechista de esta capital, a la que se filtraron detalles del pedido y del primer acuerdo aprobatorio., son bien conocidas, pues varios de los protagonistas nos han dejado relatos escritos, siendo de amplia difusión la carta del embajador accidental Fernando de los Ríos y la declaración de León Blum ante la Cámara francesa el 27.07.47, que se puede complementar con los datos de los libros de Jules Moch (Racontres avec ...Leon Blum), Pierre Cot (En defense de la Republique), Azcárate (Mi embajada en Londres durante la guerra civil española) y Cárdenas (Tres Cárdenas embajadores de España). Otros detalles concretos de las entregas, pocos, pueden obtenerse de los Documentos Diplomáticos Franceses, serie 1932-1939, tomos III y sucesivos.

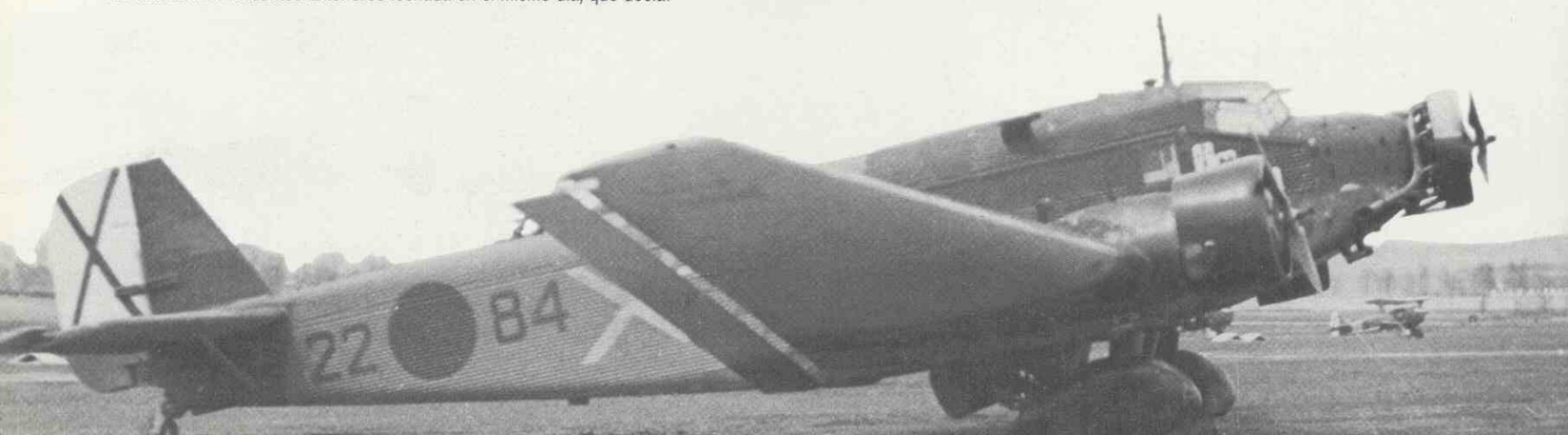
Por estos Documentos Diplomáticos sabemos que la decisión del Consejo de ministros del sábado 25 de julio se tomó tras el análisis de una nota de la Dirección de Política del ministerio de Asuntos Exteriores fechada en el mismo día, que decía:

El pedido de Giral, formalizado ya por el cónsul general de España en París, era por 20 aviones Potez, si nos limitamos al material volante; de momento resultó imposible el suministro de 20 bimotores Potez-54, por lo que el gobierno francés se limitó a extender dos licencias de exportación que amparaban dos lotes de seis aparatos de esta clase y una tercera que cubría la salida de 14 cazas Dewoitine-372 fabricados para Lituania y cuyo pedido había sido formalizado por Alvaro de Albornoz el 4 de agosto junto al de seis Potez adicionales.

Estos aparatos podían suministrarse con licencia oficial, pues las entregas las hacían las industrias, pero este no era el caso de los diez Dewoitine-371 construidos para el Ejército del Aire y propiedad, pues, del gobierno, así como el de los cinco Loire-46 de preserie que seguirían unas semanas después el camino de los D-371. Los D-371 pudieron cederse a España porque el Consejo de ministros del sábado 1 de agosto dejó en suspenso el embargo de armas acordado la semana anterior.

Con los 24 D-371, los 12 Po-54 y unos cuantos aparatos diversos que luego detallaremos, se cubría el cupo de los 40 ó 50 aviones que Blum consideró podía entregar de inmediato. Tras un último intento de llevar a Gran Bretaña a su postura en la conferencia naval franco-británica de Londres del 5 de agosto, fracasado, y con su industria aeronáutica en plena reorganización y con escasa capacidad productiva, a Francia no le quedaba otra opción que intentar un embargo generalizado de armas, lo que propuso tras el tercer Consejo de ministros dedicado a los problemas de España, el 8 de agosto, y entró en vigor el 8 de septiembre.

El trimotor Junkers Ju 52, a pesar de su lentitud, fue el bombardero básico de la Aviación de Burgos. Salamanca en 1936 y primeros meses de 1937.



El material aéreo entregado al gobierno de Madrid en este período y su cronología aproximada podría ser la siguiente:

(?)	6 Potez Po-54
04.08.36	4 Gourdou Leseurre GL-32
06.08.36	6 Dewoitine D-371
07.08.36	4 Dewoitine D-371
07.08.36	13 Dewoitine D-372
07.08.36	6 Potez Po-54
.08.36	1 Dewoitine D-372
.08.36	1 Lioré et Olivier Le0-21 (matrícula F-AIFD?)
.08.36	2 Latécoère-28
20.08.36	2 Bloch MB-200
22.08.36	1 Couzinet-101 (matrícula F-AMTJ)
25.08.36	1 Dewoitine-333 (matrícula F-ANQB)
.08.36	1 Farman F-190 (matrícula F-ALYM)
.08.36	1 Bleriot 111/5
.08.36	1 De Havilland DH-60 Moth
.09.36	1 Bleriot-Spad 91/6
.09.36	1 Spad 51
.09.36	4 Nieuport (según datos del Servicio de Material)
03/07.09.36	4 Loire-46
TOTAL	61 aviones

Tripulación de la Aviación gubernamental ante un bimotor francés Potez 54.

La entrega de 17 Dewoitine que J. Gisclon localiza entre el 31 de julio y el 1 de agosto puede ser cierta, pero equivocada en la fecha. Jules Moch y diversas informaciones confirman la entrega de los 13 D-372, el 7 de agosto y a ellos pudieron agregarse los 4 últimos D-371, cuyo carácter militar haría mucho más difícil su control, lo que elevaría la partida a diecisiete.

Los 12 Potez Po-54 estaban en España el 8 de agosto, fecha en que se organiza el Grupo Potez del capitán Mellado, al que se destinaron cinco de los Po-54 y un Junkers trimotor de anteguerra uno de los cuales era precisamente el "L", o sea el duodécimo, ya que estos aviones fueron identificados por letras correlativas del abecedario pintadas sobre la deriva. Los otros siete Po-54 de estas primeras remesas quedaron en la escuadrilla internacional organizada por André Malraux. Los ocho últimos -números 13 a 20 y letras M a S, incluida la Ñ- llegarían a España en el otoño de 1936; de todos ellos hay evidencia documental o fotográfica.

SEGUNDO PERIODO, OTOÑO DE 1936.

Hasta finales de septiembre de 1936 el material francés estuvo dando buen resultado y nada hacía pensar en su total descrédito posterior. El derribo del Potez-54 del capitán Mellado (el F, bautizado en Madrid "Aquí te espero") fue el primer aviso. Los cazas franceses -una treintena en total, incrementada por siete aparatos de otras procedencias (3 Hawker Fury, 2 Fairey, 1 Boeing y 1 Avia)- estaban en una ligera desventaja numérica inicial frente a los 33 Fiat y los 15 Heinkel He 51, que se fue incrementando paulatinamente por continuas bajas en accidentes, combates y bombardeos, hasta llegar a encontrarse en octubre en una inferioridad acusada, mes en el que los Potez-54 tuvieron que actuar sin protección adecuada y fueron castigados por los Fiat enemigos.

Avión de caza francesa Dewoitine. A España llegaron aviones de las series D.371 y D.372, sin armar y aquí se le instalaron dos ametralladoras Vickers de 7,7 milímetros. Superior al Heinkel 51, podía parangonarse con el Chato y el Fiat CR.32.

Los cuatro primeros Gourdou Leseurre llegaron al aeródromo de El Prat de Llobregat a primeros de agosto de 1936.

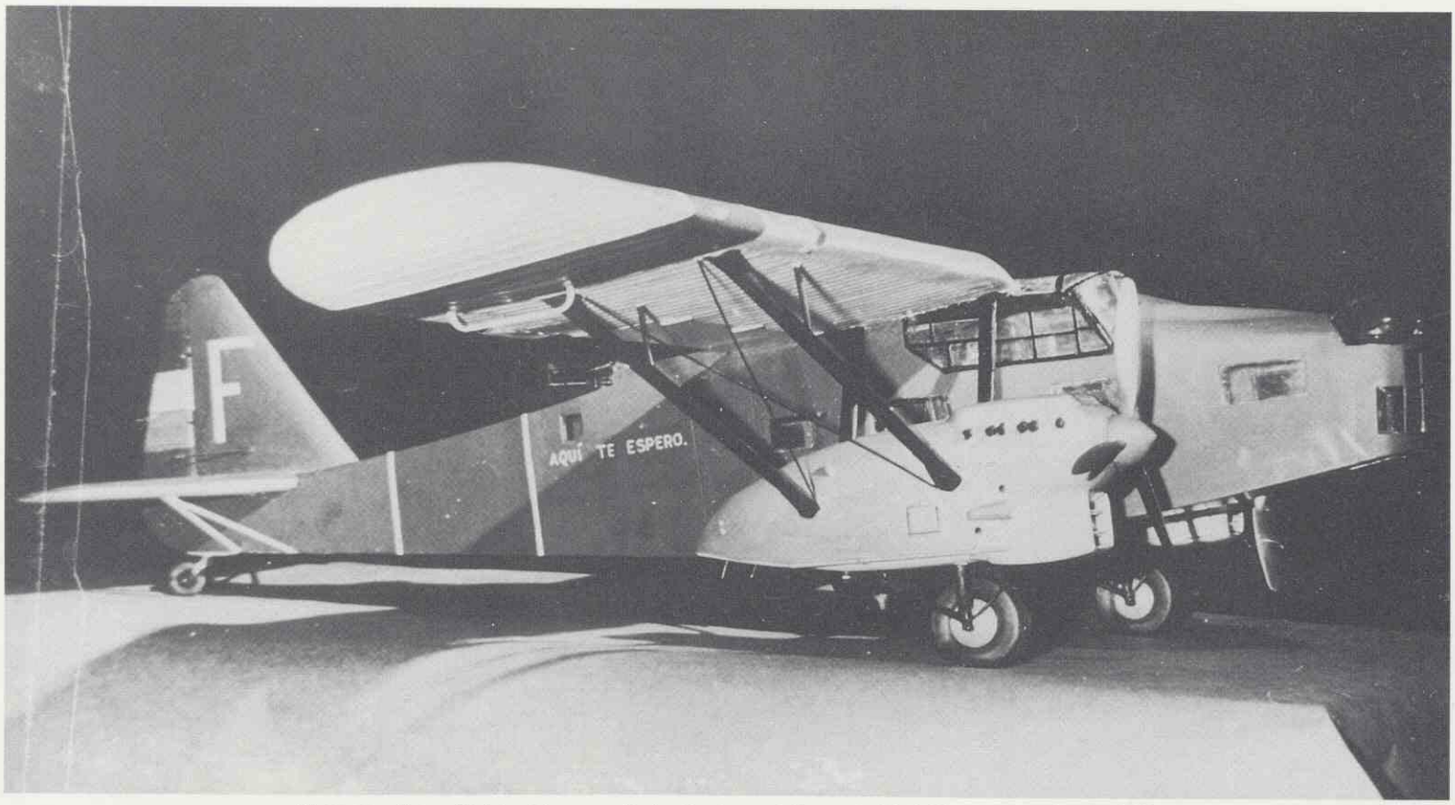
En estos momentos llegaron a España los Tupolev SB-2, bombarderos más rápidos que los Fiat, y al mes siguiente los monoplanos de caza Polikarpov I-16, que superaban en velocidad y cadencia de tiro a todos los aviones presentes en los cielos hispanos. Estas fueron las causas reales del descrédito de los aviones franceses de primera línea.

En el segundo período, Francia suministró unos 38 aviones de empleo bélico (8 Potez-54, 8 Potez-25, 6 Gourdou Leseurre GL-32, 6 Bloch-200/210, 4 Dewoitine-371, 3 Dewoitine-510/500, 2 Dewoitine-27/53, y 1 Breguet Vultur), y 34 aparatos de segunda línea (12 Farman 460 Alizé, 8 Latécoère-28, 6 Morane Saulnier MS-230, 3 DH-60, 3 Potez-58, 1 Potez-43 y 1 Lockheed L-9 Orion), con un total de 72 aviones. A finales de año, con 133 aparatos, Francia acupaba el tercer lugar entre los países suministradores, precedida por Alemania con 174 e Italia con 154, igualada por la URSS y seguida por el conjunto de las restantes naciones.

TERCER PERIODO, AÑO 1937 (HASTA AGOSTO).

En 1937 se registró una notable disminución de las entregas de aviones de primera línea de fabricación propia, reducidas a las de los 12 Gourdon Leseurre GL-32 suministrados al Norte, que vino compensada por la aportación de 28 aviones de transporte, enlace o escuela, 19 de ellos Caudron (12 Aiglon, 5 Luciole y 2 Goeland), 4 Potez-56, 2 Latécoère-28, 1 Dewoitine-333, 1 Breguet-Wibault y 1 SEMA-12 y con un importante tránsito de aviones extranjeros, algunos de ellos matriculados en Francia, entre los que destacan los aviones norteamericanos desembarcados a principio de año en El Havre (Vultee V.1A, Lockheed Orion, etc.) los Fokker y Koolhoven holandeses y otros británicos.

El gobierno de Valencia recibió ofertas por 50 Potez-54, 28 Dewoitine-371, 19 Spad-510 y 5 Dewoitine-510, que no consideró oportuno aceptar.



El famoso Potez-54 "Aquí te espero", derribado en el frente de Madrid en septiembre de 1936.

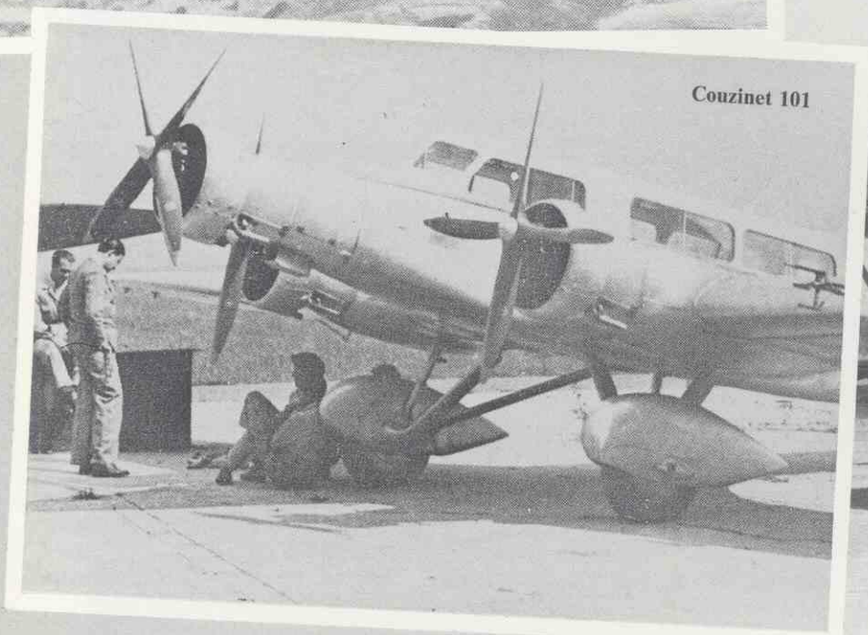
D-371

Liore et Olivier

Fairey Feroce

Latécoère

Potez 25



Couzinet 101

Otras ayudas importantes de este período fueron la formación en aeródromos franceses de 200 pilotos españoles -tantos como en la URSS y en el Levante hispano- y el servicio de enlace a la zona cantábrica por medio de la compañía Air Pyrénées, que perdió dos aviones por acción aérea enemiga, uno en mayo y otro en septiembre.

LAS APORTACIONES MENORES: GRAN BRETAÑA Y OTROS PAISES. VENTA DE AVIONES BRITANICOS A ESPAÑA.

Aunque Gran Bretaña no suministró aviones militares a nuestra patria, sí utilizó la exportación de aviones civiles de posible uso militar durante el primer mes de la contienda. Con posterioridad, seguirían saliendo aviones del Reino Unido, regularmente, con rumbo a España republicana, pero a un limitado ritmo promedio de 5 o 6 aviones al trimestre.

En total serían 52 los aviones entregados entre los meses de agosto de 1936 y 1937, ambos inclusive, de los que 40 se integraron en la aviación gubernamental y 12 en la rival.

La cronología de las partidas se conoce gracias a las investigaciones de Gerald Howson y es la siguiente:

Fecha	Aviación Gubernamental	Aviación Nacional
01.08.36	-	1 DH.89 Dragon Rapide
02.08.36	-	1 G.A. Monospar ST-12
04.08.36	-	1 DH.89 Dragon Rapide
06.08.36	-	1 Airspeed Envoy
07.08.36	1 Percival Gull Six	-
09.08.36	1 Airspeed Envoy	-
09.08.36	1 Miles M.2H	-
09.08.36	1 Miles M.3B	-
09.08.36	1 G.A. Monospar ST-25	-
.08.36	2 G.A. Monospar ST-25	-
12.08.36	1 Airspeed Envoy	-
13.08.36	1 Airspeed Viceroy	2 DH.89 Dragon Rapide
13.08.36	-	2 Fokker F.VII b
15.08.36	4 DH.84 Dragon	4 Fokker F.XII(2 no llegaron)
.08.36	1 B.A. Swallow	-
.08.36	1 Percival Gull Six	-
19.08.36	SE DECRETA EL EMBARGO	
21.08.36	1 Airspeed Envoy	-
29.08.36	1 Airspeed Envoy	-
07.09.36	1 DH.89 Dragon Rapide	-
15.09.36	1 B.A. Klemm Eagle 2	-
.10.36	2 Miles M.2H	-
.11.36	1 B.A. Swallow 2	-
.12.36	2 Airspeed Envoy	-
.01.37	2 Avro (un 626 y un 643)	-
.01.37	1 Miles M.23 Hawk Speed Six	-
.02.37	1 G.A. Monospar ST-25	-
.03.37	1 Airspeed Envoy	-
.04.37	1 DH.89 Dragon Rapide	-
.05.37	2 G.A. Monospar ST-25	-
.05.37	1 B.A. Klemm Eagle 2	-
.06.37	1 G.A. Monospar ST-25	-
.06.37	1 Airspeed Envoy	-
.07.37	2 Airspeed Envoy	-
.08.37	2 Airspeed Envoy	-
.08.37	1 Spartan Cruiser II	-
TOTAL	40 Aviones	12 (2 no llegan)
Desglose:	13 Airspeed (12 Envoy y 1 Viceroy)	1 Airspeed Envoy
	7 G.A. Monospar ST-25	1 Monospar ST-12
	6 De Havilland (4 y 2)	4 De Havilland DH.89
	5 Miles (3, 1 y 1)	4 Fokker F.XII (2 no llegan)
	9 Diversos	2 Fokker F.VII

Otros 19 aviones destinados a la Aviación de Madrid fueron retenidos en los aeródromos de Croydon, Hatfield y Portsmouth desde que se decretó el embargo hasta octubre de 1936 y 20 más entre noviembre de 1936 y marzo de 1937.

Los primeros aviones que trataron de llegar a España fueron los 4 Fokker F.XII de British Airways, aún con matrícula holandesa, que arribaron a Burdeos-Merignac el 28 de julio y, al no ser autorizados para seguir su viaje a Burgos, retornaron a Gatwick el 2 de agosto.

Para ese momento, don Juan de la Cierva, residente en Londres y con muchas amistades en el ámbito aeronáutico, había gestionado la adquisición de dos Dragon Rapide, un Monospar y un Envoy, que partieron del aeródromo de Heston (antecesor del actual Heathrow), entre los días 1 y 6 de agosto.

Hacia esta última jornada fue cuando llegó a Londres una comisión republicana de compras, destacada desde la Embajada española en París, cuyos miembros más conocidos eran el doctor Alejandro Otero (más adelante subsecretario de Armamento), el ingeniero aeronáutico Carlos Pastor Krauel y el agregado naval en París, Fernando Navarro Capdevila. Su presencia en la capital británica se hizo pronto sentir, pues, el día 7 salía de Reading un Percival Gull Six y el 9 de Croydon un Envoy, dos Miles y un Monospar. Los tres últimos llegaron a Bilbao el 14 de agosto.

En la segunda decena de este mes partieron de Gran Bretaña 10 aparatos hacia la España gubernamental (4 Dragon, 2 Airspeed, 2 Monospar, 1 Percival y 1 Swallow) y ocho a la de Burgos: dos nuevos Dragon Rapide, dos Fokker F.VIIb y los cuatro F.XII de los que hemos hablado antes.

Con los dos F-VII se completó la Escuadrilla Colonial, que estaba a falta de los matriculados 20-1 (que se encontraba en Madrid al comenzar la contienda) y 20-4, destruído en accidente al tomar tierra en Jerez de la Frontera a primeros de agosto de 1936, cuando participaba en el puente aéreo del Estrecho y llevaba a bordo al teniente coronel Asensio.

Los cuatro F.XII pudiendo salir de Gatwick pilotados por unos polacos, carentes de experiencia previa en el vuelo de polimotores, que decían actuar en nombre de una compañía basada en Katowice. Los dos primeros trimotores fueron sorprendidos por una tormenta, algo después de las seis de la tarde del 15 de agosto, cuando trataban de sobrevolar los Pirineos; uno de ellos, que decidió aterrizar en el aeródromo de Parma en Biarritz, se estrelló en el jardín de un residente británico al tercer intento de toma de tierra, con muerte del piloto, y el otro siguió hasta el aeródromo Lagord, cerca de la Rochelle, donde también sufrió rotura total. Un tercer F.XII tomó tierra en Burdeos y las autoridades francesas le prohibieron, de momento, seguir su viaje. Sólo el piloto Adam Szarek, ganador en 1935 de la competición nacional polaca de aviones ligeros, consiguió llegar a España, pero no a Burgos, sino a Vitoria, desde donde se negó a continuar viaje e incluso a volver a ver al avión, del que tuvo que hacerse cargo el capitán Angel Salas, sin que nadie le diera doble mando ni le explicara sus peculiaridades, lo que pudo hacer por su anterior experiencia con los F.VII de la Escuadrilla Colonial. El F.XII que aterrizó en Burdeos conseguiría llegar a Burgos semanas después.

El 19 de agosto, cuando ya habían salido de Inglaterra 27 aviones (15 a la España gubernamental y 12 a la de Burgos), el ministro inglés de Asuntos Exteriores, Anthony Eden, logró que el gobierno británico decretara el embargo del material de guerra en el que se incluyeron los aviones civiles, medida que sirvió para impedir la entrega de nuevos aparatos a la Aviación de Kindelán, pero no a la de Madrid, que recibiría otros 58 hasta el final de la guerra (25 en el período considerado en este momento y 33 desde finales de agosto de 1937 hasta 1939).

LAS VENTAS DE TERCEROS PAISES.

Otras naciones que vendieron aviones a la España republicana fueron Checoslovaquia, Estados Unidos, los Países Bálticos y del Benelux y Suiza. Sus suministros se conocen con bastante precisión, pero no las fechas exactas de entrega, aunque sí las aproximadas.

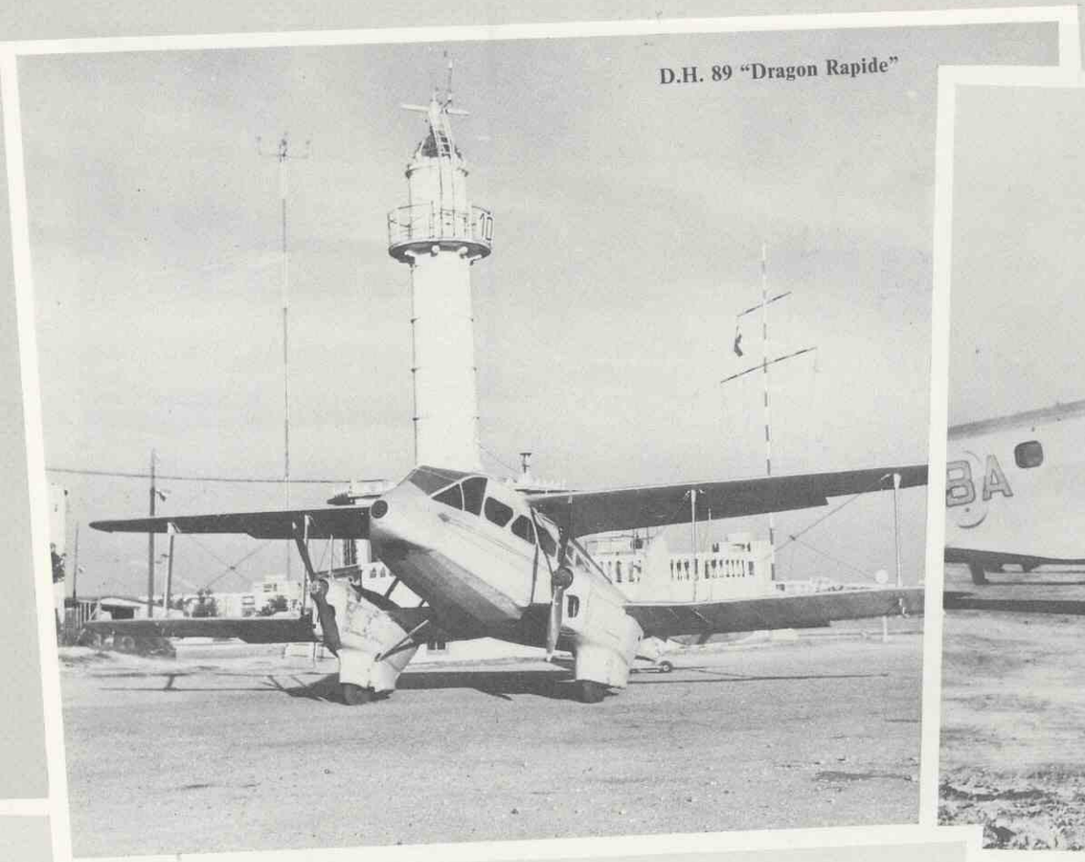
Los dos primeros aparatos llegados a España de estos países fueron un Douglas DC-2, el número 26 de LAPE, y el caza Avia BH-33, de fabricación checoslovaca y procedencia belga. Algo después arribaron otros dos cazas belgas tipo Fairey Feroce, dos Lockheed norteamericanos (un L.5 Vega y un L.8 Sirio) y un hidroavión Sikorsky de este mismo origen, y los cuatro aviones cedidos por Swissair: un Douglas DC-2, el número 27 de LAPE, dos Lockheed Orion y un Clark Pilgrim 150.

Al filo del año 1936 otros 21 aparatos se incorporaron a la lucha, 4 Fokker holandeses transformados en bombarderos (uno de cada uno de los tipos F.IX, F.XII, F.XVIII y F.XX), 9 Potez-25 letones de cooperación y 8 cazas checoslovacos Letov S-231, que fueron destinados al frente cantábrico, excepto los Fokker, que quedaron en el aragonés.

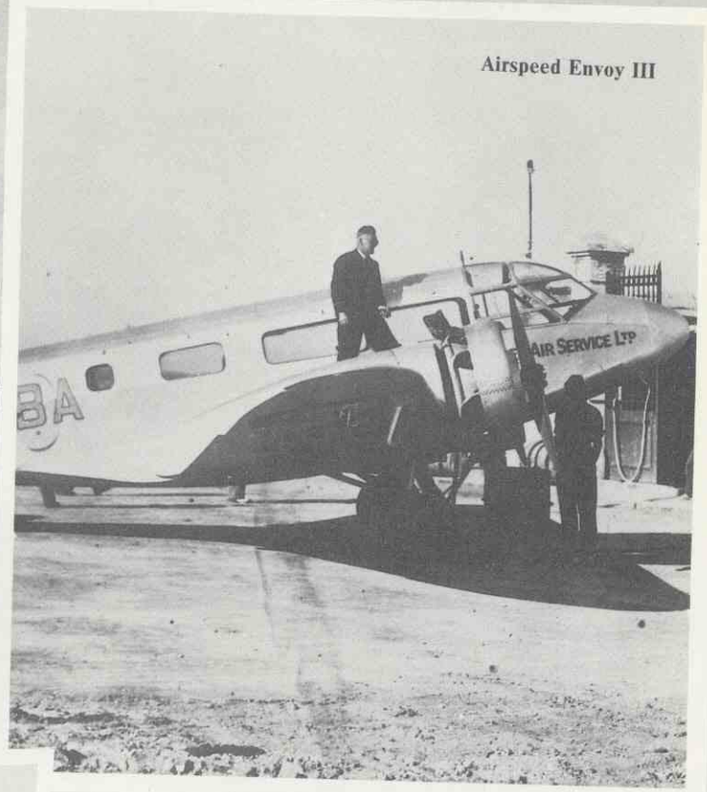
En el primer trimestre de 1937, antes de que entrara en vigor el Acta de Neutralidad en los Estados Unidos, en este país se vendieron 30 aviones al gobierno de Valencia, 14 de ellos Vultee V.1A, 6 Lockheed (cinco L.9 Orion y un L.10 Electra), 4 Northrop (tres Delta y un Gamma). 4 Consolidated Fleetster, 1 Bellanca 28/90 y un hidro Fairchild. Ocho de estos aparatos, embarcados en el Mar Cantábrico, fueron capturados por el crucero Canarias, que los condujo a El Ferrol; los otros 22 desembarcaron en El Havre y no pudieron ser reexpedidos a la España gubernamental hasta el segundo trimestre de 1937.

A principios de este año llegaron también a España los 4 o 5 primeros Koolhoven FK.51 holandeses, seguidos en marzo y abril por otros 6 FK.51, destinados como los anteriores al frente Norte, por un trimotor Avia 51 checoslovaco y 22 o 23 aviones Aero-101 de cooperación aeroterrestre de esta misma procedencia, que, transportados en el mercante Hordena, fueron interceptados el 16 de abril por el crucero Almirante Cervera. En mayo arribaron los 3 primeros FK.51 bis y algo después los 15 o 16 FK.51 bis restantes.

En julio y agosto de 1937, otros 44 aviones fueron adquiridos por el gobierno de Valencia a terceros países, de los cuales 19 eran Aero-101 de cooperación, 16 cazas Bristol "Bulldog" estonianos y 9 de origen norteamericano (siete Lockheed Orion, un Lockheed Electra y un Vultee V1.A).



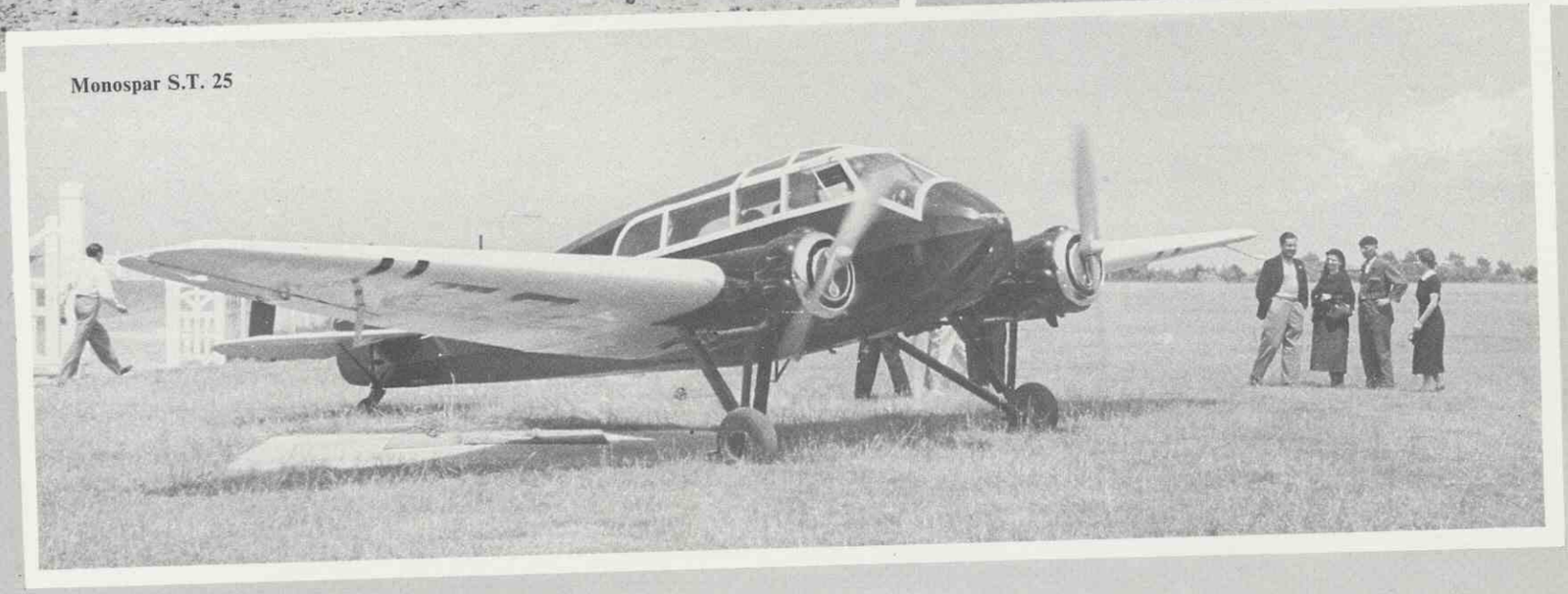
D.H. 89 "Dragon Rapide"



Airspeed Envoy III

Fokker F.VII b

Miles Hawk



Monospar S.T. 25

El total de aviones comprados por el gobierno de Madrid-Valencia en los primeros 14 meses de guerra a terceros países occidentales fue, pues, de 157 o 158, con el siguiente desglose:

Origen	Número	Aviones
Checoslovaquia	50	41 Aero-101, 8 Letov y 1 Avia trimotor.
Norteamérica	43	16 Lockheed, 15 Vultee, 4 Northrop y 8 más.
Benelux	35 ó 36	28/29 Koolhoven, 4 Fokker y 3 cazas.
Países Bálticos	25	16 Bulldog y 9 Potez-25
Suiza	4	2 Orion, 1 DC-2 y 1 Clark.

De los 157 ó 158 aparatos comprados, 30 ó 31 fueron capturados por la marina enemiga, por los que sólo 127 llegaron a su destino.

Si sumamos a los 157 aviones adquiridos en terceros países los procedentes de Francia y Gran Bretaña, 173 y 40 respectivamente, llegamos a un total de 370 aparatos comprados en el mundo occidental hasta finales de agosto de 1937 por el gobierno de Valencia.

Las autoridades de Burgos adquirieron en Tánger, en julio de 1936, un monomotor Fokker F.VIIa de transporte y en Polonia, en 1937, veinte viejos cazas PWS-10, -en dos lotes de 14 y 6 aviones respectivamente, que fueron utilizados en misiones de escuela. Añadiendo a estos 21 aparatos los 12 comprados en Inglaterra, nos sale un total de 33 aviones adquiridos a terceros países por dichas autoridades de Burgos.

LA URSS, SUSTITUYE A FRANCIA.
EPOCA DE SUPERIORIDAD AEREA RUSA.

En los dos primeros meses de guerra, cuando Francia actuaba de valedor del Gobierno de MAdrid, la URSS se limitó a mover los hilos desde la retaguardia. En septiembre, con Largo Caballero en el poder y con la evidencia de que la industria aeronáutica gala no estaba en condiciones de contrarrestar los suministros germano-italianos al bando contrario, Moscú se decidió a dar un paso adelante y tomó a su cargo la responsabilidad de principal suministrador de la España republicana.

En el mismo septiembre comenzaron en España los cursos de mantenimiento del bimotor Tupolev SB-2 "Katiuska", para preparación del personal español, y en octubre llegaron 31 de dichos bombarderos rápidos, que entraron en combate antes de finalizar el mes, precediendo en unos días a los eficaces cazas biplanos Polikarpov "I-15" (empleados en el frente de Madrid en número de 25 y en el vasco con otros 15 ejemplares), en dos semanas a los 31 excelentes cazas monoplanos Policarpov "I-16" y en un mes a los 31 biplanos de bombardeo rasante Polikarpov "R.5", que se lucieron a primeros de diciembre con sus ataques a los aeródromos enemigos del valle del Tajo, aunque a costa de sensibles pérdidas.

La lista de existencias de aviones firmada por Hidalgo de Cisneros en diciembre de 1936 sólo contiene 117 de los 133 aviones aportados por la URSS en octubre y noviembre, al no considerar los 15 "I-15" del frente Norte y contabilizar sólo 30 bimotores, pues uno resultó destrozado en el vuelo de prueba.

Estos aviones cambiaron por completo los términos de la lucha aérea, no sólo por su importancia cuantitativa, sino muy particularmente por su extraordinaria calidad, muy superior a la del restante material aéreo presente entonces en España.

La respuesta italo-germana a esta aportación masiva soviética forzó a Moscú a nuevos envíos en enero y febrero de 1937, que se materializaron en remesas de 6, 11, y 50 "chatos" a los puertos de Levante y de 15 a Santander, con los que se completaron los cuatro primeros lotes de 31 cazas biplanos "I-15", a falta de dos aparatos, y en una expedición de 31 aviones de reconocimiento Polikarpov "R.Z" (Natachas), versión mejorada del "R.5" (Rasante), que arribó al puerto de Alicante el 14 de febrero, embarcado en el vapor "Aldecoa".

De la remesa de 6 "Chatos" tenemos noticia por el testimonio de Andrés García Lacalle. Indalecio Prieto en una nota que remitió a Federica Montseny con la lista del material de guerra desembarcado en España desde que el ministerio de Marina y Aire se encargó de las compras en el extranjero, en lo que a aviones rusos se refiere cita los siguientes:

- 31 cazas biplanos. (Serán los 25 de octubre y los 6 de enero).
- 31 cazas monoplanos. (Probablemente los de 1936).
- 30 de vuelo rasante. (Probablemente los de 1936).
- 11 cazas biplanos. (Llegados en enero de 1937).
- 50 cazas biplanos. (Llegados en enero o febrero de 1937).
- 31 cazas de reconocimiento. (Llegados el 14.02.37).
- 30 cazas biplanos. (Norte Península) (Noviembre 36 y enero 37).

Prieto, que no cita los 31 "Katiuskas", por haber desembarcado antes de la creación de la Comisaría de Armamento y Municiones, añade los siguientes 19 aviones no procedentes de la URSS:

- 8 aviones de caza (Norte Península); serán los Letov.
- 3 aeroplanos Isoked; serán los Lockheed L.5 (Vega), L.8 (Sirius) y L.9 (Orion).
- 3 Dewoitines de caza; serán los dos D-S10TH y el D-500.
- 4 Fokker; serán los F.IX, F.XII, F.XVIII y F.XX.
- 1 Marcel Bloch; uno de los MB.210.

Llegados todos antes del 14.02.37.

En la relación valorada del material bélico recibido en España hasta el 22.12.36, que se conserva en el Archivo Histórico Militar, se incluyen otros 24 aviones no rusos recibidos a finales de 1936 bajo los siguientes epígrafes:

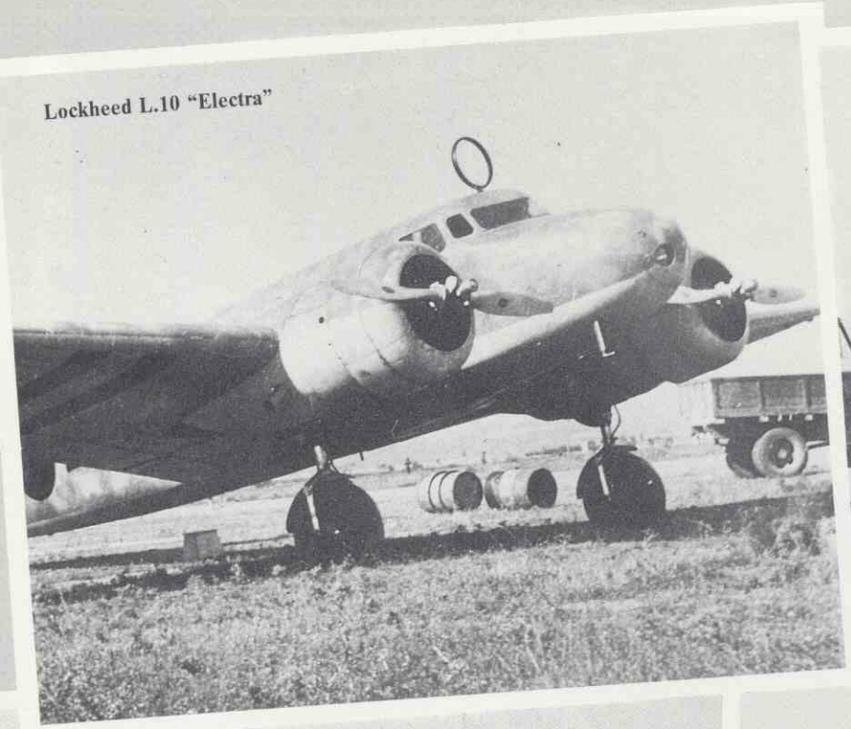
- Aviación enviada al Norte (7 Potez-54, 4 Dewoitine 371 y 9 más), valorada en 2,87 millones $
- Aviones comprados en Suiza (1 DC-2, 2 Lockheed "Orion" y 1 Clark), valorados en 0,70 millones $.

En el mes de marzo llegó una nueva remesa de 31 cazas monoplanos "I-16", no recogida en la nota de Prieto, y quizá otra de 31 "Rasantes" adicionales, si aceptamos el testimonio del escritor francés Patrick Laureau.

En el primer trimestre de 1937 se incorporaron, pues, a la Aviación gubernamental 82 o 84 cazas biplanos (según que los sucesivos lotes se completaran hasta 31 aviones, como asegura García Lacalle, o dos de ellos quedaran con los 30 de la lista de Prieto), 31 de reconocimiento, 31 cazas monoplanos y, quizás, 31 de vuelo rasante, con un total que puede oscilar entre 177 y 144.

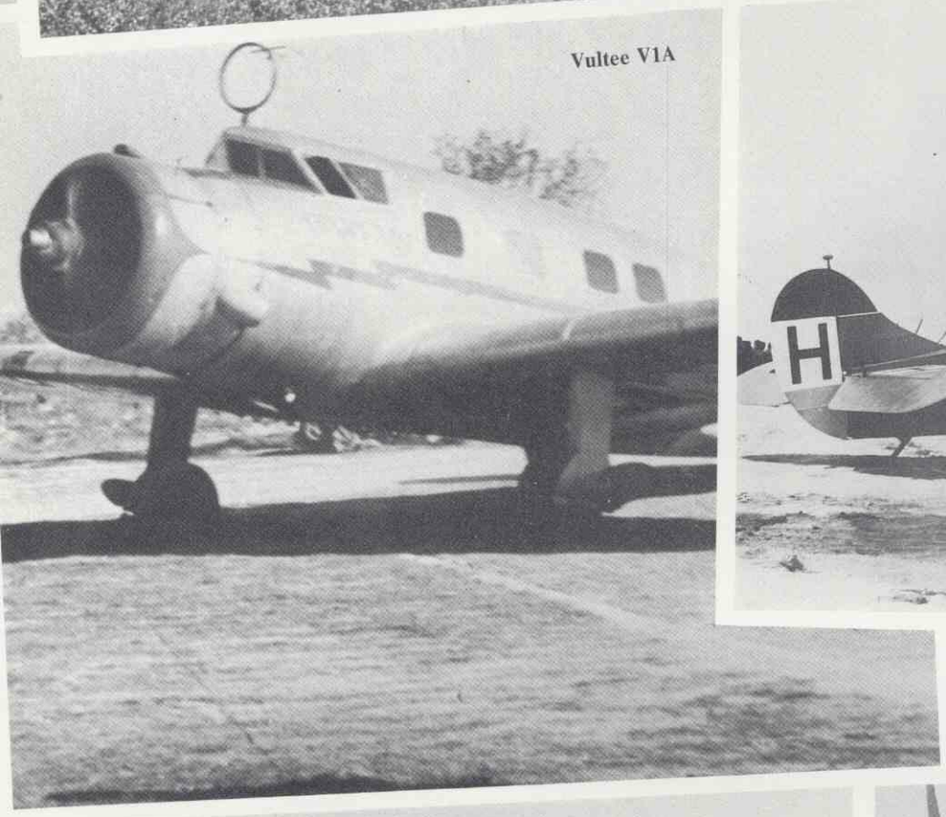
Los seis primeros Airspeed llegaron en agosto de 1936, uno de ellos a zona nacional.

Lockheed L.10 "Electra"

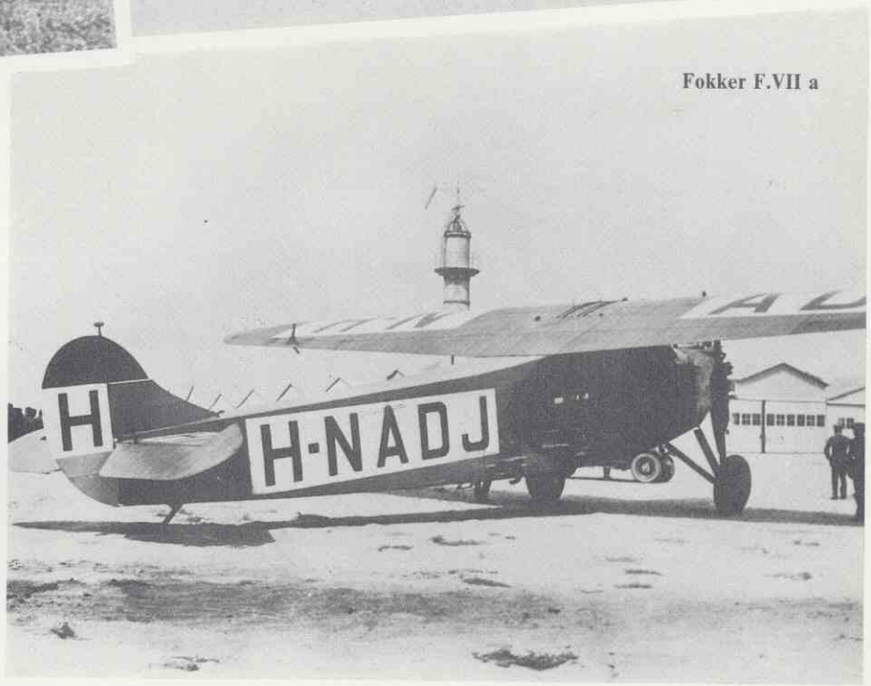


Douglas DC-2

Vultee V1A

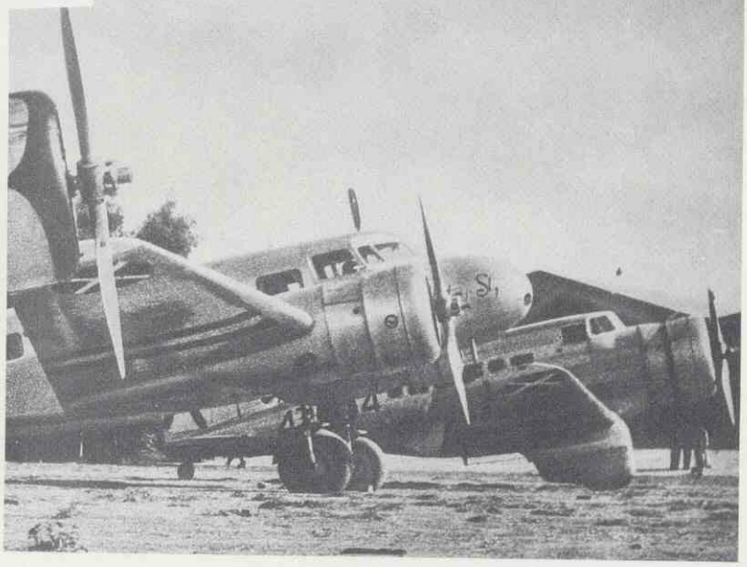


Fokker F.VII a



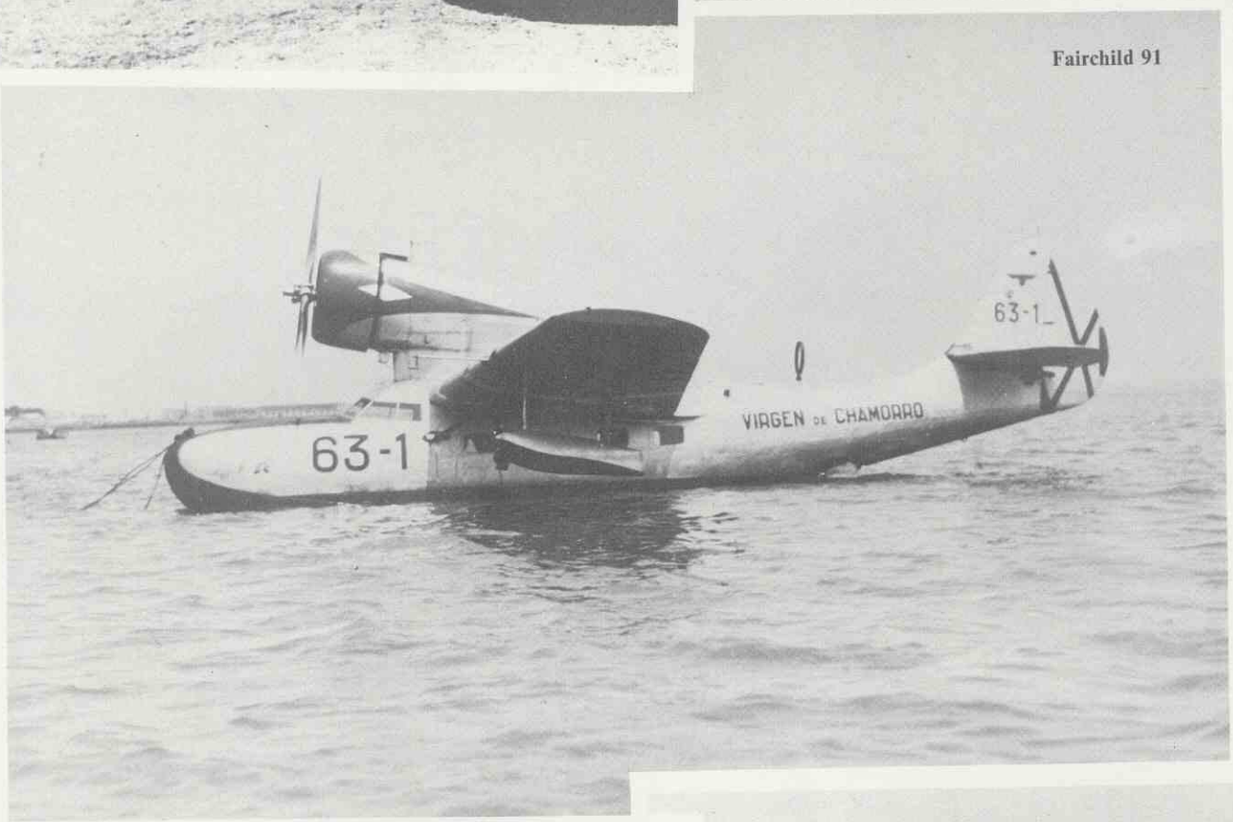
FokkerF.XX

Lockheed "Electra" y Northrop "Delta"

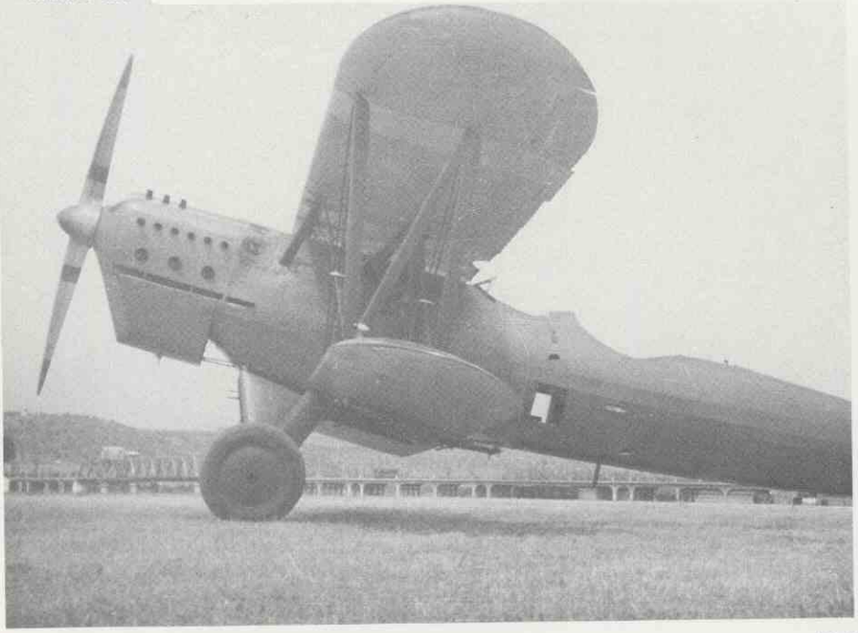


Koolhoven F.K. 51

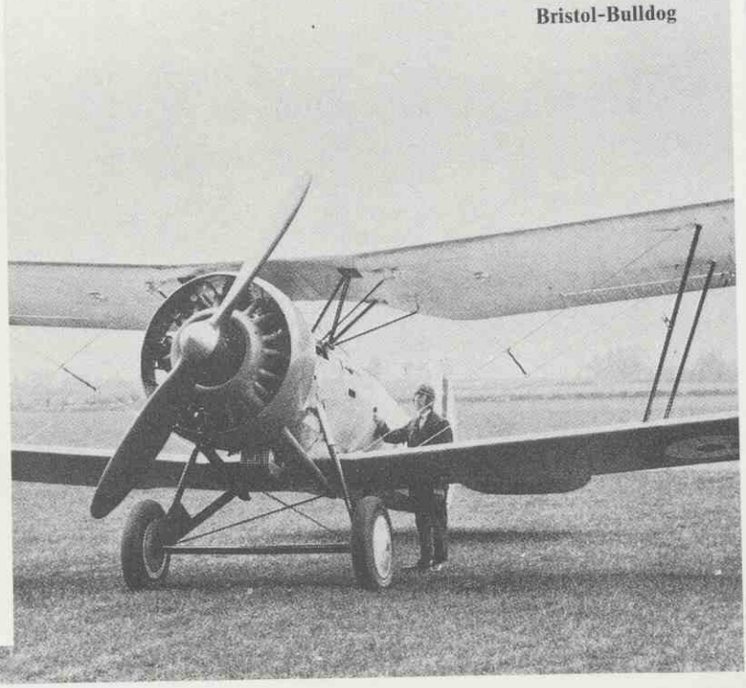
Bellanca 28-90



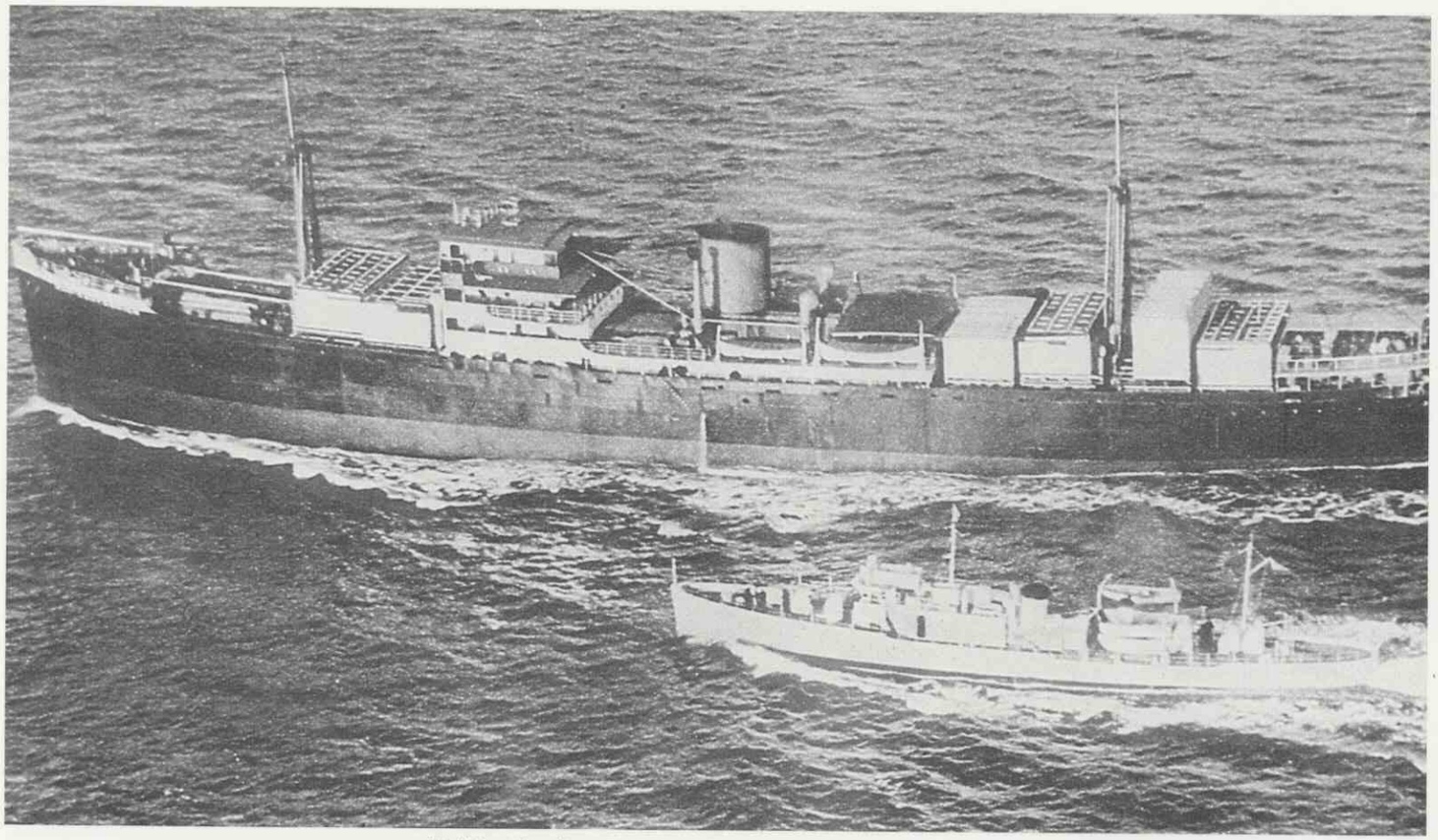
Fairchild 91



Aero A-101



Bristol-Bulldog



El "Mar Cantábrico" portando las cajas que contenían aviones.

RESPUESTA AL GRAN ESFUERZO ITALIANO DE ABRIL.

Tranquilizada la URSS por la clara superioridad aérea gubernamental en el Jarama y Guadalajara, suspendió los envíos de material volante en abril, mes en el que Italia batió la marca de sus entregas en todo el período considerado, 53 aviones, como luego veremos.

Los rusos respondieron con cuantiosos suministros en mayo, junio, julio y agosto de 1937, que conocemos con todo detalle, así como su precio y los barcos que los transportaron, gracias a la documentación que se conserva en el Banco de España y que reprodujo Angel Viñas en su libro "EL oro español en guerra civil". He aquí su relación:

Fecha	Barco	Carga
01.05.37	Cabo Santo Tomé	31 "Natachas" (R.Z)
21.05.37	Sac. No. 2	31 "Natachas" (R.Z)
21.05.37	Antonio Satrústegui	17 "Moscas" (I.16)
01.06.37	Artza-Mendi	23 "Chatos" (I-15)
		10 "Katiuskas" (SB-2)
24.06.37	Aldecoa	21 "Katiuskas" (SB-2)
08.07.37	Cabo Santo Tomé	14 "Moscas" (I-16)
		8 "Chatos" (I-15)
		4 "Moscas" biplazas (UTI)
10.08.38	Cabo San Agustín	62 "Moscas" (I-16)
	TOTAL POR TIPOS	93 "Moscas" + 4 biplazas
		62 "Natachas"
		31 "Katiuskas"
		31 "Chatos"
	TOTAL GENERAL	217 + 4 = 221 aviones

Aparte de estos aparatos rusos traídos en barco a los puertos de Levante, otros buques embarcaron aviones de procedencias diversas con destino a la zona cantábrica, entre los que cabe destacar, los siguientes:

- Los ocho aviones norteamericanos del "Mar Cantábrico", capturado por el crucero "Canarias".
- Los 22 o 23 Aero-101 checoslovacos del "Hordena", apresado por el crucero "Almirante Cervera".
- Los 16 Bull-Dog estonianos que desembarcó en Santander el "Viun" en julio de 1937.

RESUMEN DE LA AYUDA AEREA RUSA HASTA AGOSTO DE 1937.

Con ayuda de los datos anteriores estamos en condiciones de hacer un resumen de los aviones embarcados con rumbo a España hasta agosto de 1937 y de aquellos otros que constan en las cuentas de Moscú, hayan venido por mar o no.

En cuanto a los aviones rusos el resumen es el siguiente:

5 grupos de biplanos de caza	= 155/153 "I-15"
5 grupos de monoplanos de caza	= 155/154 "I-16"
3 grupos de reconocimiento	= 93/93 "R.Z"
2 grupos de bombardeo	= 62/62 "SB-2"
1 ó 2 grupos de asalto	= 62/30 "R.5"
4 biplazas de escuela de caza	= 4/4 UTI
TOTAL AVIONES RUSOS	531/496 Aviones (1)

Existe constancia del embarque de aviones de otras procedencias que resumimos a continuación:

Fecha	Barco	Carga
Abril 1937	Hordena	23 aviones de cooperación Aero-101.
Julio 1937	Viiu	16 aviones de caza Bull-Dog.
Diciembre 1936	?	9 aviones de cooperación Potez-25.
Marzo 1937	Mar Cantábrico	8 aviones diversos.
Marzo 1937	Sarkani	8 aviones de caza Letov-231.
Año 1936	?	3 aviones de enlace Lockheed.
TOTAL		67 aviones

(1) La cifra de 531 sale suponiendo que todos los lotes se completaron a 31 aviones y que efectivamente llegó un segundo grupo de "Rasantes" en la primera de 1937. Esta cifra se reduce a 496 si adoptamos las hipótesis contrarias. El libro "Guerra y Revolución en España" se apunta a esta segunda variante.

En las cuentas con la URSS figuran otros aviones que no vinieron en barco, los siguientes:

- 7 bombarderos Potez-54
- 4 bombarderos Fokker IX, XII, XVIII, XX.
- 4 transportes comprados en Suiza (2 "Orion", 1 DC-2, 1 Clark).
- 4 cazas biplanos Dewoitine-371.
- 3 cazas monoplanos Dewoitine-510 TH/500.
- 1 bombardero Marcel Bloch.

TOTAL= 23 aviones

VALORACION ECONOMICA DE LAS IMPORTACIONES DEL GOBIERNO.

Existen datos precisos de los precios del material bélico comprado a través de Moscú en el cuarto trimestre de 1936 y desde finales de abril de 1937 al 10 de agosto de este año, así como unas relaciones muy completas de los materiales desembarcados en puertos españoles en el primer trimestre de 1937 y otras menos detalladas en otros buques que atracaron en la costa norte.

Partiendo de dichos datos he confeccionado el siguiente cuadro:

CONCEPTO	COSTE	PORCENTAJE
Aviones	28 millones$	15%
Resto de Aviación	20 millones $ (1)	11%
TOTAL de Aviación	48 millones $	26%
Municionamiento artillero y de infantería.	87 millones $	46,5%
Armamento terrestre	34 millones $	18%
Resto	14 millones $	7,5%
Gastos generales	4 millones $	2%
TOTAL CONTROLADO	187 millones $	100%

En estos precios se incluyen todos los aviones rusos y los 90 no rusos (67+23) citados antes. Hay constancia documental de que 131 millones de dólares se pagaron directamente en Moscú, desconociéndose la forma en que se liquidaron los 56 millones restantes, aunque es probable que se abonaran con cargo a los 180 millones de dólares obtenidos por la venta de oro en París.

(1) De estos 20 millones de dólares, la tercera parte corresponde a las 3.000 toneladas largas de bombas recibidas en este periodo que se han podido identificar, cerca de una sexta parte se dedicó a la munición aérea, quedando algo más de 10 millones de dólares para los repuestos, el 36% del precio de los aviones, lo que no parece excesivo para tiempo de guerra.

Con cargo a estos fondos se pagarían también los restantes 280 aviones no rusos y el material bélico que alcanzara España por la frontera pirenaica o por tráfico marítimo de cabotaje.

Suponiendo que el precio medio de dichos 280 aviones fuera similar al de los otros 620 y que la composición de los suministros no contabilizados no difiriese mucho de la anteriormente calculada, el valor de dichos suministros sería:

280/620 x 187 = 84 millones de dólares

Si esta hipótesis fuera correcta, la disposición de los fondos habría sido la siguiente:

	PAGADO EN		TOTAL
	MOSCU	OTROS	
Material controlado	131	56	187
Material no controlado	–	84	84
Remanente	215	40	255
TOTAL	346(2)	180	526

PRECIOS UNITARIOS.

El precio de los aviones rusos se mantuvo constante en el período considerado, e igual a 110.000 dólares el de los bimotores de bombardeo, a 40.000 dólares el de los cazas monoplanos y el de los biplazas de escuela de caza, y a 35.000 dólares el de los restantes, cobrando además la URSS un 2% por gastos de gestión.

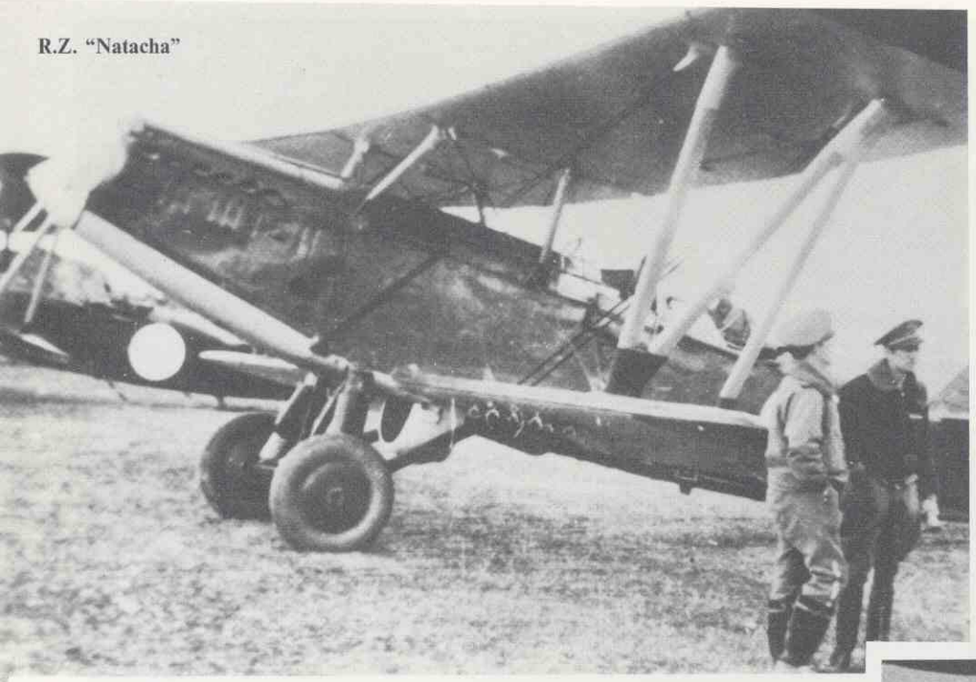
El coste total de los 531 aviones procedentes de este país hasta el 10 de agosto de 1937 sería pues el siguiente:

62	"Katiuskas"	x	110.000$=	6,82 M.$
159	"Moscas" y UTI	x	40.000$=	6,36 M.$
310	"I.15", "R.S", "R.Z"	x	35.000$=	10,35 M.$
531	Aviones		rusos=	24,03 M.$
Gastos	de gestión		(2%)=	0,48 M.$
TOTAL			GENERAL=	24,51 M.$

y el valor promedio de 46.158 dólares el avión.

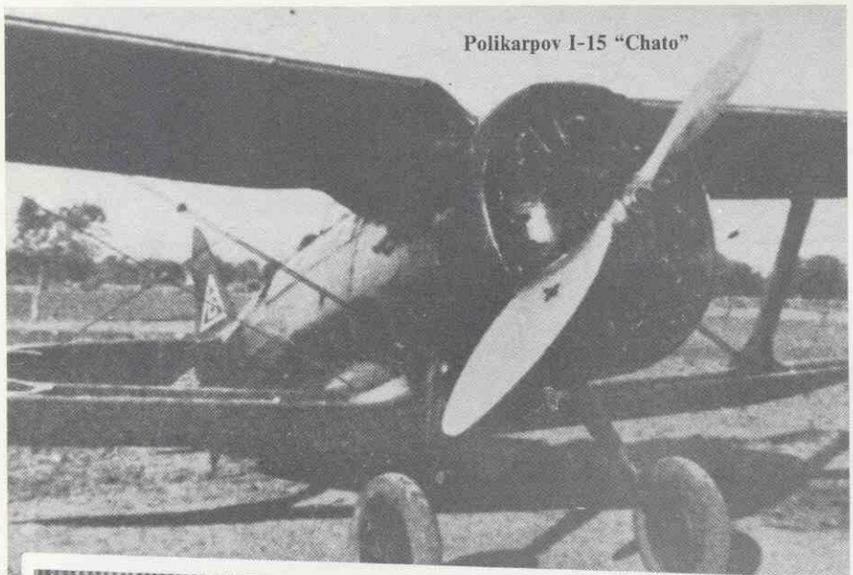
(2) Contravalor en millones de $, del oro allí vendido hasta el 15-09-37, fecha de la última orden de pago por material aquí considerado.

El Tupolev "SB-2" (Katiuska) fue el mejor bombardero de la Aviación gubernamental.



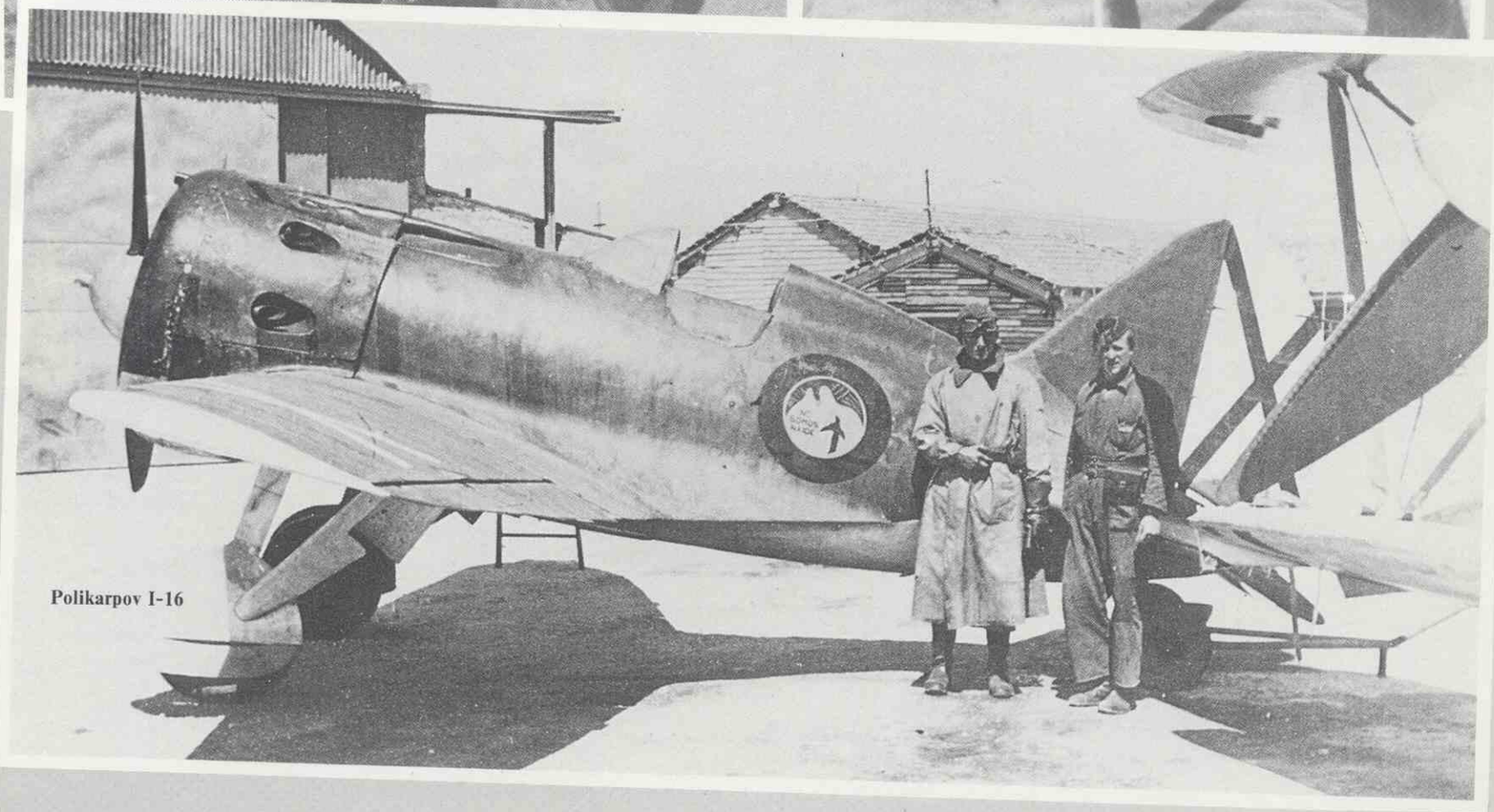
R.Z. "Natacha"

R.Z. "Natacha"

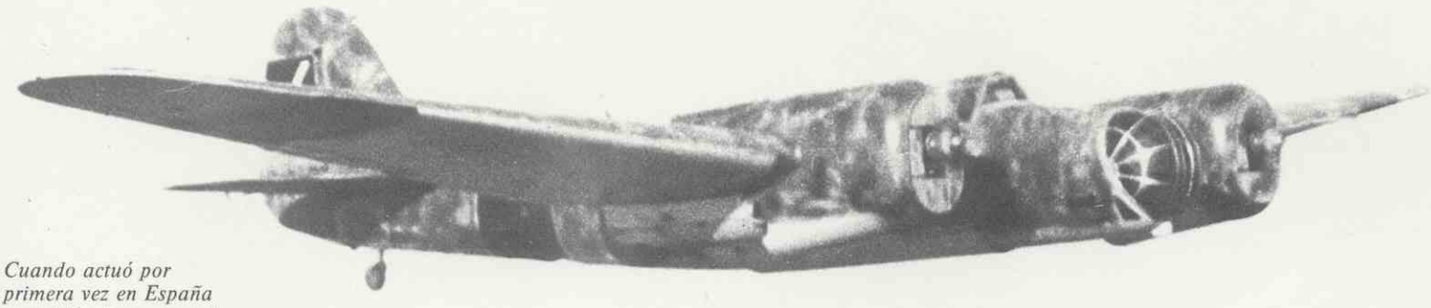


Polikarpov I-15 "Chato"

R-5 "Rasante"



Polikarpov I-16



Cuando actuó por primera vez en España en misión de guerra, el 28 de octubre de 1936, el SB-2 "Katiuska" superaba en velocidad a todos los cazas enemigos y a cualquier otro avión presente en España, con la excepción del caza ruso I-16.

Los aviones franceses nuevos se vendieron a 97.650 dólares los trimotores Potez-54 de bombardeo y a 50.000 dólares los cazas Dewoitine-371, más un 10% de comisión para los intermediarios, cifra muy alta para el escaso servicio prestado, pues las empresas fabricantes estaban nacionalizadas y las entregas, autorizadas por el Gobierno de París, siempre que se hicieran de forma discreta.

En cuanto a los aviones de segunda mano conocemos los precios a que fueron vendidos el Airspeed "Viceroy", los 4 Fokker F.XII destinados a Burgos y los cedidos por USA y Swissair, cifrados en 45.000, 41.250 y 35.000 dólares, respectivamente. Algo más baratos fueron los De Havilland DH-89 "Dragon Rapide" y DH-34 "Dragon" (26.500 $ los primeros y 25.000 $ los segundos) y bastante más los nueve "diversos" enviados al Norte, probablemente Potez-25, que sólo se valoraron en 11.000 dólares el ejemplar.

De los 90 aviones no rusos incluídos en las cuentas del apartado "Valoración económica de las aportaciones rusas", conocemos los precios exactos de 32, que son los siguientes:

7 Potez-54	x 97.650 $ x 1,1 = 0,75 M.$
4 Dewoitine-371	x 50.000 $ x 1,1 = 0,22 M.$
9 "Diversos"	x 11.000 $ x 1,1 = 0,11 M.$
4 de Swissair	x 35.000 $ x 1,1 = 0,15 M.$
8 del "Mar Cantábrico"	x 35.000 $ x 1,1 = 0,31 M.$
32 aviones no rusos	=1,54 M.$

Cuyo valor promedio es de 48.125 dólares el ejemplar, algo superior al de los aparatos rusos, por los mayores gastos de gestión. Para los restantes 58 aviones no rusos incluídos en las cuentas del apartado "Valoración económica de las aportaciones rusas", hemos supuesto un precio algo inferior, pues entre ellos no había polimotores de primera mano.

Teniendo en cuenta que los Dewoitine-371 eran más caros que los "I-16" (Moscas o Ratas) y que los Potez-54 se aproximaban en precio a los "Katiuskas", se comprende que el Gobierno de Valencia desistiera de comprar material galo adicional, a pesar de las importantes ofertas recibidas de Francia en el invierno 1936-37. Dicho Gobierno mantuvo interés en la adquisición de aviones norteamericanos, los de mayor coste-eficacia, holandeses y checoslovacos.

En lo que a repuestos y material de consumo se refiere, los motores Gnôme-Rhone 14 K de avión, de 14 cilindros en doble estrella, eran los más caros, del orden de 20.000 dólares la unidad, bajando el precio en los M-100 rusos de los "Katiuskas" a 15.150 dólares, en los M-34 a 10.000 y a 6.200 $ en los M-25 y M-17.

Las hélices rusas valían 1.200 dólares, 1.000 las ametralladoras rápidas Schkass y 290 las ametralladoras PV-1.

Los precios de las bombas soviéticas eran los siguientes:

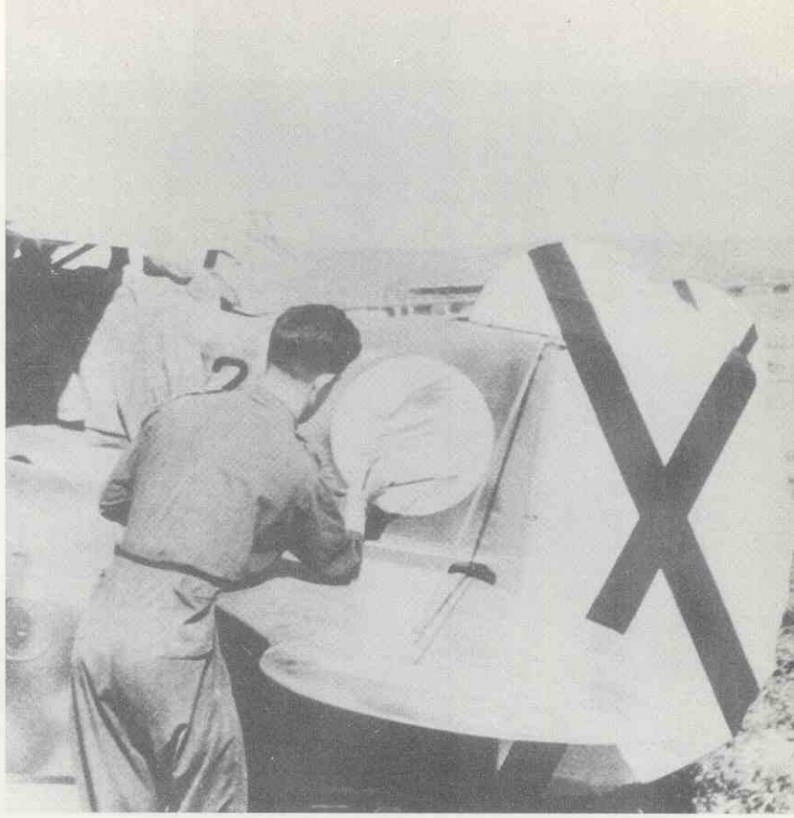
Peso	Precio	Precio relativo
500 Kg.	800 $	1,60 $/Kg.
250 Kg.	416 $	1,66 "
135 Kg.	280 $	2,07 "
100 Kg.	178 $	1,78 "
70 Kg.	178 $	2,54 "
50 Kg.	102 $	2,04 "
25 Kg.	200 $	8,00 "
25 Kg.(AJx)	52 $	2,08 "
20 Kg.	52 $	2,60 "
10 Kg.	24 $	2,40 "
Incendiaria	14 $	?

y el de los cartuchos variaba desde 9 centavos de dólar de los luminosos, a 7 centavos de los Schkass, a 4,3 centavos de los trazadores y a 2,5 centavos de los normales de 7,62 mm. ■

Polikarpov I-15, el defensor de Madrid en noviembre de 1936, buen auxiliar de los monoplanos I-16.

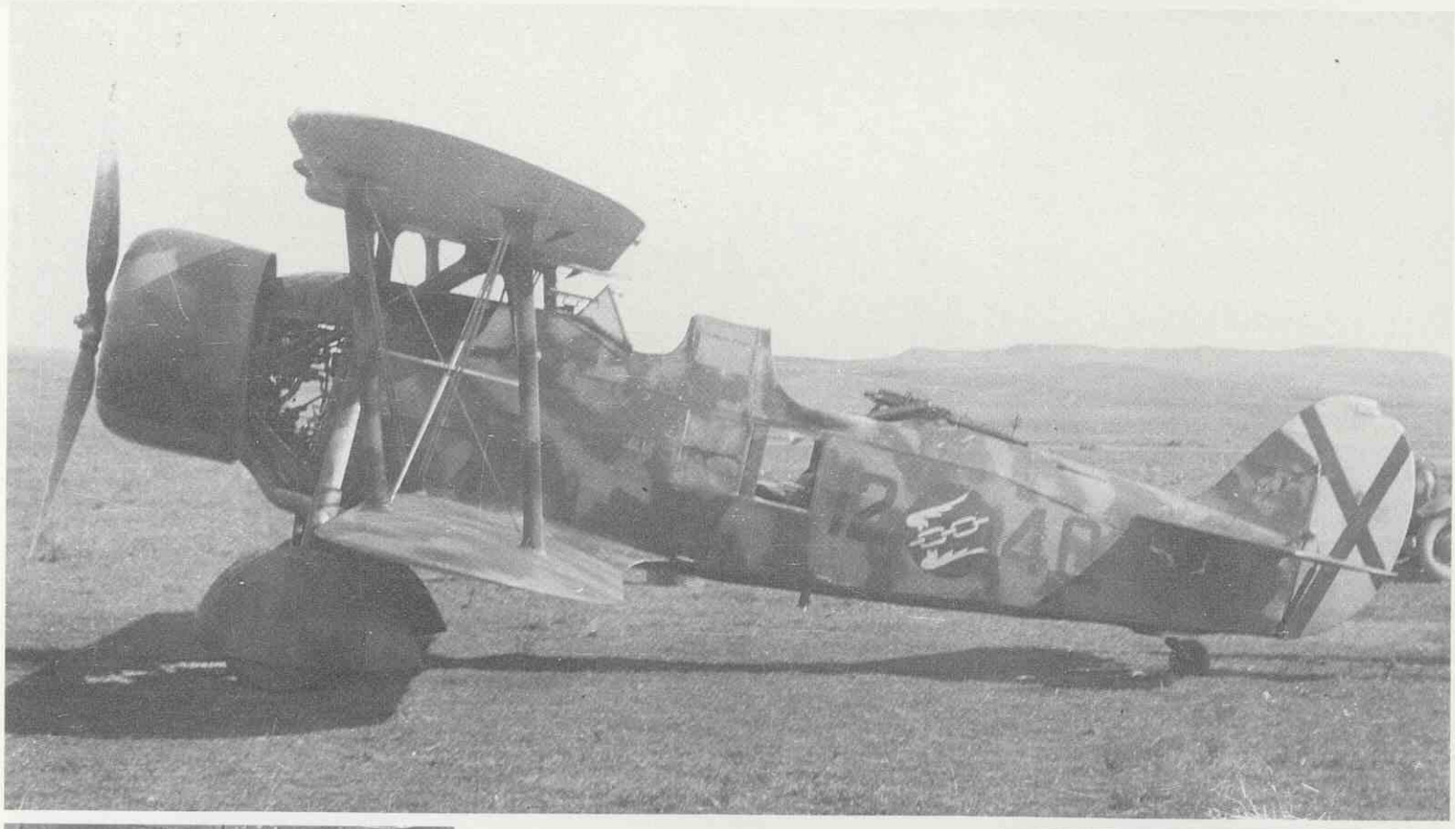
HERALDICA AEREA

Texto y Fotos: "CANARIO" AZAOLA



Continuamos en este número la serie "Heráldica Aérea" ofreciendo noticia y testimonio gráfico de aquellos emblemas que lucieron nuestros aviones. Como ya indicamos en el capítulo anterior si bien durante la guerra civil tanto la Aviación Nacional como sus aliados fueron ciertamente prolíficos en este arte, en las Fuerzas Aéreas de la República apenas prosperó esta costumbre.

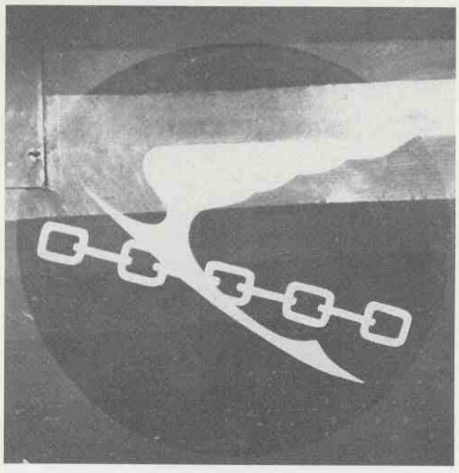
¿Razones? Si tenemos en cuenta que en su gestación y primeros pasos las más importantes unidades fueron soviéticas, quizás esté en lo cierto el matrimonio Miranda Mercado cuando en su obra "Aviación Mundial en España 1936–39" (Aviones americanos y rusos) expone: "Al parecer este tipo de «heráldica» estaba muy mal vista en Moscú en aquellos terribles años de purgas". De ahí suponemos que careciendo de arraigo, solo tímida y esporádicamente surgiese algún emblema.

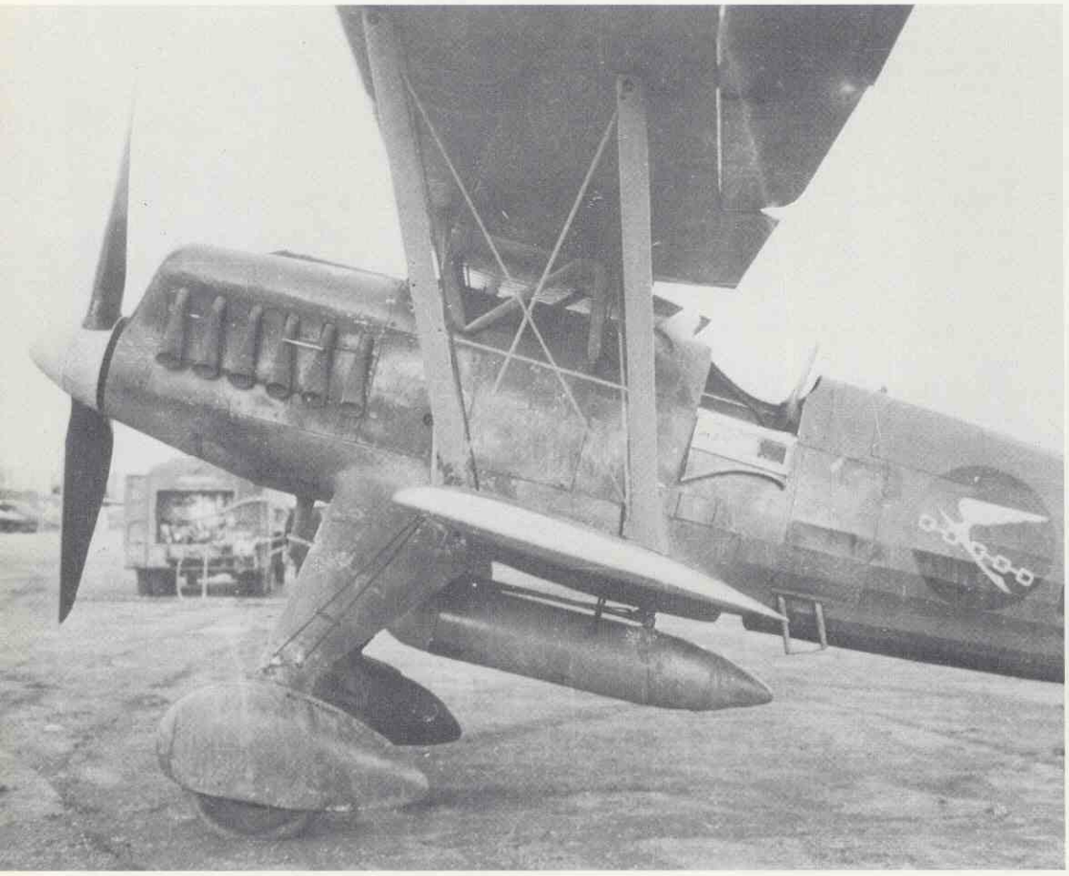


LA GUERRA CIVIL

Como es de suponer los primeros días —semanas incluso— de la guerra, los aviones repartidos en uno u otro bando, volaron con los distintivos, matrículas y emblemas que lucieran antes del Alzamiento, más tarde, definidos los campos y con la masiva incorporación del material extranjero, nacería una nueva heráldica. En unos casos los emblemas sintetizarían escuetamente la misión de la unidad, en otros expresarían gráficamente y con un toque de humor sus peculiaridades. Simples unos, más elaborados y acompañados de un lema otros, serían plasmados en los aviones y lucidos con legítimo orgullo en la cazadora de vuelo o uniforme por sus tripulantes.

Una véz más, la heráldica hablaba con elocuencia del sano optimismo que reinaba entre los jóvenes aviadores, que como escribiera Miguel





Encarna López Sáez, esposa del Jefe del 4-G-2, comandante Fernández Pérez, se retrata sonriente junto al emblema de la unidad. Obsérvese el blindaje que protegía la cabeza y espalda del piloto.

Sanchís (1) iban tranquilamente a jugarse el pellejo "berreando" canciones por los cielos de la Patria.

(1) "El humor, arma en la guerra" AVION–12-1956

AVIACION NACIONAL

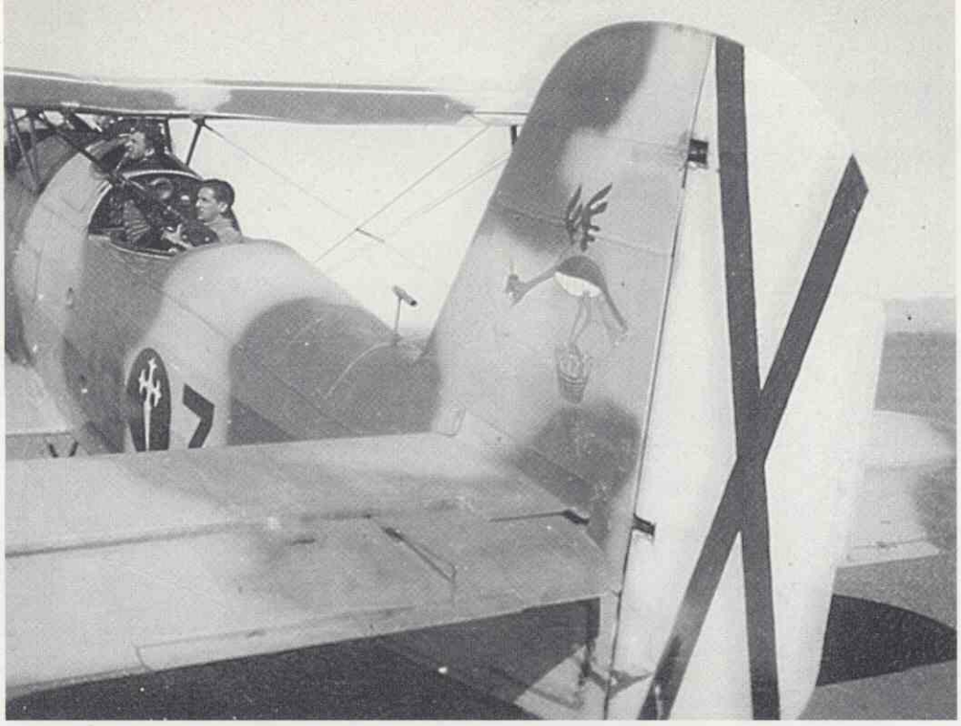
La "Cadena"

De entre las unidades de la aviación nacionalista la "cadena" junto a la caza, se llevarían la palma de la popularidad; de la efectividad de la primera y del riesgo y valentía que "echaron" sus pilotos –y ametralladores en el caso de los biplazas– darían buena cuenta los infantes, que estupefactos y admirados tantas veces comprobaron como la fuerza de choque del arma aérea les abría el camino, de ahí las continuas y expresivísimas felicitaciones que el ejercito de Tierra agradecido, dirigió a aquellos arrojados jefes y a su gente.

De los cuatro grupos que se aplicaron a esta táctica de ataque, tres adoptan la cadena como símbolo. En algún Romeo Ro–37 del 4–G–12, aparece con aspecto de provisionalidad, una estilizada cadena alada, que luego dejó paso a los gruesos eslabones y alas de angelote que constituyeron el emblema oficial del Grupo.

Tan pronto como los bellísimos Heinkel He–51 se mostraron en inferioridad de condiciones para la caza, pasaron a desempeñar misiones tácticas de asalto y muy en especial la "cadena". Los dos Grupos que con ellos se formaron, también incorporaron los simbólicos eslabones a sus emblemas; en el 1–G–2, cruzados con la estilizada silueta de un ave y en el 4–G–2 junto a una pareja de románticas golondrinas. Por su parte, los grandotes, antiestéticos pero eficaces "Pavos" (He–45) del 6–G–15, lucirían en obra del cabo mecánico

En esta otra variante posterior del emblema del 4-G-2 aparecen las golondrinas en blanco.



Ugarte, la caricatura de la suculenta ave escupiendo los proyectiles del cesto que porta. En el emblema para uniforme, dicho pavo iba acompañado de la leyenda "Echale guindas", tomada de popular copla de la época que cantara Imperio Argentina. En un "Pavo", precisamente en el del jefe del Grupo, encontramos uno de los contadísimos emblemas personales ostentados por pilotos de la Aviación Nacional, se trata de la Cruz de Santiago que evidenciaba el origen gallego del comandante Félix Bermúdez de Castro, el singular y bravo "Chilin", quien al igual que aquellos Fernández Pérez, Negrón, "Cucufate", Eyeralar, "El Corto" y tantos otros, con su heroismo, que incluso llevó a algunos a ofrendar su vida, escribieron en las "Cadenas" páginas brillantes de la contienda.

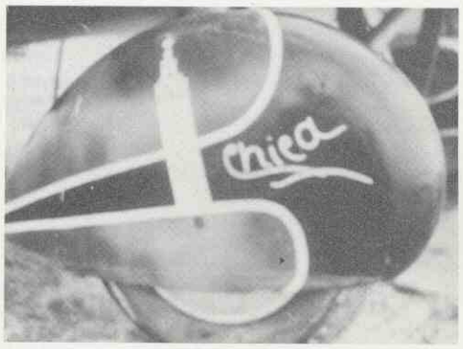
La caza

Tras los iniciales combates en los viejos "Nieuport" y en los Heinkel 51, que pronto se mostraron ineficaces frente al material soviético, al incorporarse a la lucha los aparatos italianos Fiat CR–32, en el popular "Chirri" habrían de encontrar los cazadores nacionales su más adecuada montura. Si bien alguno de ellos, al integrarse en una escuadrilla Legionaria llegó a combatir en él, la primera unidad española se crearía en diciembre de 1936, cuando los capitanes Joaquín García Morato, Narciso Bermúdez de Castro y Julio Salvador, constituyen en Córdoba la "Patrulla Azul" que pronto inició una fulgurante carrera de éxitos.

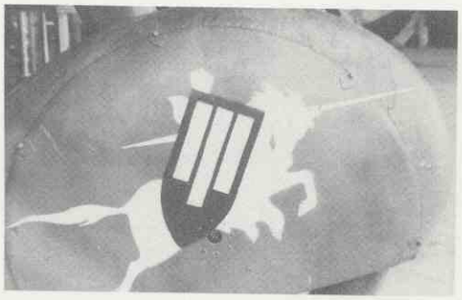
A raiz de la toma de Málaga, en plena efervescencia triunfal, el cronista de guerra Antonio Olmedo bautizó a los aviadores. Morato, puro arrojo y valentía sería el "halcón"; Bermúdez de Castro, rubio y corpulento, la "avutarda" y Salvador, por pasarse de moreno, el "mirlo". Por encargo de la marquesa del Mérito –madrina de los cazadores– estas tres aves, en vuelo de acometida, serían plasmadas por el artista cordobés Juanito Barazona en un vistoso emblema al que luego se le añadiría la oportunísima leyenda de "Vista suerte y al toro". El propio Morato en su "Guerra en el aire", explica la razón de tan acertado lema. "Era una frase usada por los toreros al entrar en el ruedo a afrontar la inseguridad de su suerte. Nunca sabían si saldrían de allí con vida. Mucho dependía, de su suerte, de su vista y de su decisión. Nosotros los pilotos teníamos que afrontar una situación similar".

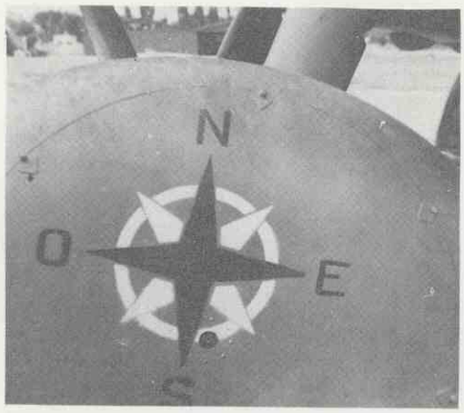
Aquella incipiente unidad habría de ser el embrión de la caza nacional, de ella nacieron las primeras escuadrillas y los grupos 2–G–3 y 3–G–3 que las aglutinaban. Luego en 1939 cuando con los estilizados He–112 y BF–109B se creó el grupo mixto 5–G–5, toda aquella flota aérea pasó a depender de la 7ª Escuadra que al mando de Morato ostentaría el ya legendario emblema original.

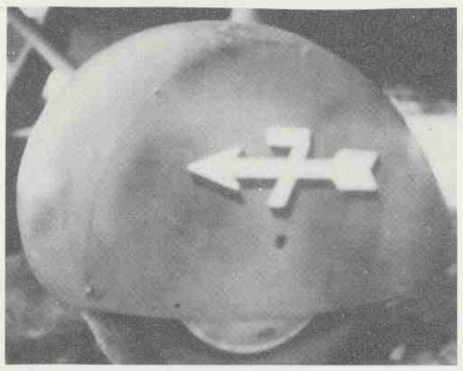
El capitán Cristóbal Vela de Almazán se retrata junto a su FIAT en el cual puede apreciarse el emblema del «Clavileño» decorando su cola.

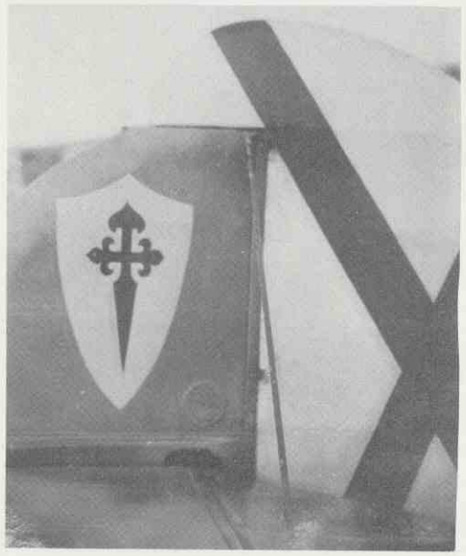


«Chica» Delgado, madrina de la 1.ª Escuadrilla, aparece junto al avión en el que acaba de estampar su firma.

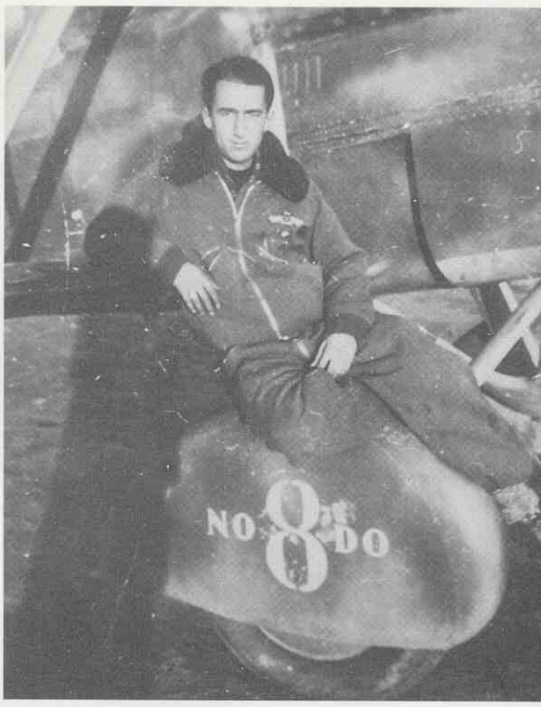








Volviendo hacia atrás, cuando en enero de 1938 con las escuadrillas de Murcia y Montero se formó el 2º Grupo (3–G–3), su jefe el comandante Ibarra adoptó como emblema el "Clavileño". Con Sancho Panza, esta vez en su versión para uniforme iba acompañado de la leyenda, proveniente también de "El Quijote": "Suba sobre esta máquina el caballero que tuviere animo para ello", pero dado que ni tenía el "gancho", ni la popularidad de que ya gozara el de la "Patrulla Azul", el de Morato, acabó siendo sustituido por él.



El célebre «Chanquete, alférez Garret, posa sobre la carena de su avión, perteneciente, como puede verse, a la 8.ª Escuadrilla.

DISTINTIVOS PARA LAS ESCUADRILLAS

En una época, las escuadrillas que se distinguían por el número situado en la carena del tren, sin perjuicio del emblema de cola, en su mayoría sustituyen el guarismo por un símbolo más original y atractivo. Así tenemos que la 1ª Escuadrilla del 2–G–3 la del capitán Salvador, conocida por "la de los sevillanos", cambia el 1º por una Giralda en blanco. Más tarde, cuando al ser derribado y hecho prisionero su jefe, le sustituye el capitán Vázquez Sagastizabal –el famoso "Patiño"– a la torre sevillana se le agrega la firma de "Chica", que no era otra que Mercedes Delgado Barea, madrina de la escuadrilla y "Chica" para los amigos.

La 3ª al mando del capitán Miguel Guerrero, en atractivo diseño de uno de sus pilotos –el alférez López Márquez– pinta en su carena un guerrero a caballo en cuyo escudo figuran tres barras indicadoras del número de la unidad.

La 4ª decoró sus aviones con la rosa de los vientos, indicadora de los cuatro puntos cardinales. La 5ª del 3–G–3 que mandara el capitán Queipo de Llano, se limitó a incluir su guarismo dentro de un rombo blanquinegro. La 7ª, tampoco se esforzó demasiado, plasmando su número en blanco partido por una flecha del mismo color.

Finalmente la 8ª creada en agosto de 1938, además de decorar su cola, bien sobre círculo o sobre escudo, con la Cruz de Santiago que evidenciaba el origen gallego de su jefe, el comandante Pazó, inscribe en su carena el 8 entre las silabas NO y DO, que tal como figura en el escudo de Sevilla –donde se organizó la unidad– proviene del agradecimiento del Rey Alfonso X el Sabio a la capital andaluza por su fidelidad (NO madeja DO), ante las luchas que le promovió su hijo Don Sancho.

Otro distintivo al que se refieren varios autores —el famoso teniente Tarazona entre ellos— es el "Bote de humo" que al parecer fue pintado en el empenaje de los "Moscas" de la 6ª.

Asalto

Las únicas referencias, carentes de las fotografías que las acrediten, acerca de la heráldica en esta modalidad de ataque, es la del "Pez espada" que proveniente de las Escuadrillas de Torpederos de la Aeronáutica Naval, ostentaron los viejos Vickers "Vildebeest" en los primeros meses de la guerra. Por otro lado, si bien a través de la observación de numerosas fotografías de "Natachas" (Polikarpov R—Z) y "Rasantes" (Polikarpov R—5) no hemos podido descubrir emblema alguno, si tenemos la referencia del que mostrando un murciélago cruzado con una media luna, parece ser que popularizó la 1ª Escuadrilla de Bombardeo Nocturno dotada de estos últimos aviones. ■

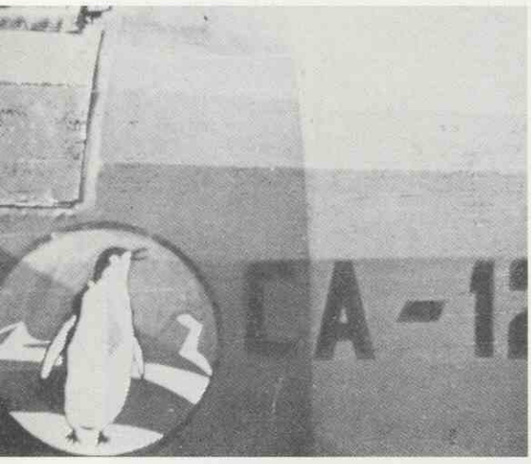
LAS FUERZAS AEREAS DE LA REPUBLICA

La Caza

Dentro de la ya apuntada carestía, en la caza es donde encontramos la práctica totalidad de los emblemas. Personales algunos, fruto del capricho y buen humor de sus pilotos, distintos autores erróneamente los han vinculado a determinadas unidades. Tal es el caso de la "Betty Boop", conocido personaje del comic americano y del no menos popular "Mickey", que aparecen en sendos "Chatos" (Polikarpov I—15), este último en el que volaba Vicente Castillo perteneciente a la 1ª Escuadrilla.

Tenemos referencias de que la "Patrulla de Toros", integrada en la 3ª Escuadrilla, ostentó en la cola de sus "Chatos" la silueta en blanco de una pequeña cabeza de toro y que la célebre Escuadrilla de Caza nocturna, que terminó mandando el bravo capitán Falcó, tuvo como emblema un murciélago en vuelo junto a una media luna; pero del que sí podemos dar constancia, es del pingüino que lucieron en su costado los "Chatos" de la 2ª Escuadrilla; la 1ª mandada por un piloto español, concretamente Alonso Santamaría.

En cuanto a las escuadrillas de "Moscas" (Polikarpov I—16) cuando en abril de 1937 se reorganizó la 3ª, conocida como la de la "Pata de palo", a base de personal exclusivamente español, adoptó el "Seis doble" del dominó, que podemos ver en el avión de su jefe el capitán Bravo quien aprovecha la tediosa espera de alarma para "pegarse" un afeitado. La 4ª, que tras varios jefes rusos mandaron sucesivamente los bizarros tenientes Zarauza y Arias, tomó como mascota a otro personaje popular, al fornido marino "Popeye", que en diferentes versiones —parece que cada piloto tenía el suyo con algún detalle que los vinculaba— decoró la cola de sus aviones.



LOS «CHATOS» EN ESPAÑA
I

ESTANISLAO ABELLAN AGIUS,
Capitán de Aviación

ANTECEDENTES

A principios de 1933, el conocido proyectista de aviones soviético, ya desaparecido, Nikolai Nokolaiev Polikarpov, a la sazón jefe de la Oficina de Proyectos del Instituto Central de Aerodinámica (ZAG-1) de Moscú, desarrolló un avión de caza destinado a sustituir en la Fuerza Aérea soviética el también Polikarpov I-5 de los años 20.

El programa nació bajo la denominación de TsKB-3, finalmente conocido como I-15 «Chatka», e hizo su primera aparición en vuelo en octubre del mismo año 1933, sobre Moscú, durante la ya clásica parada militar conmemorativa de la revolución soviética, llevando a los mandos al piloto de pruebas V.P. Tchkalon.

La producción en serie del Polikarpov I-15, un biplano monoplaza de construcción mixta y tren de aterrizaje fijo, se inició a principios de 1934 y entró en servicio a finales del mismo año propulsado por un motor Wright Cyclone de 712 HP, construido bajo licencia con la denominación soviética de M-25. Los primeros aviones montaban una hélice bipala de madera que, poco después, fue sustituida por otra metálica AV-1, también bipala, de paso variable ajustable en tierra que, a 3.000 metros de altura y con la potencia del M-25 mejorada, daba una velocidad punta de 360 km/h., muy notable para aquellos tiempos, a cuya importante característica había que añadir su extraordinaria maniobrabilidad y la peculiaridad de este aparato de su reducido radio de viraje, producto de su pequeña carga alar, que le hacían un temible adversario en combate.

El I-15 se caracterizaba además por la gran visibilidad frontal que le proporcionaba su plano superior en forma de gaviota que, sin embargo, dificultaba la visión oblícua en los puntos de unión al fuselaje, cuyo armazón principal estaba constituido por tubos de acero, y el de las alas -de pura fórmula sesquiplana- lo formaban dos largueros de madera. El tren de aterrizaje principal lo constituían dos fuertes y aerodinámicas patas independientes, con ruedas sin carenado.

El armamento del I-15 estaba integrado por cuatro ametralladoras SHKAS PV-1, de 7,62 mm. y 1.500 disparos por minuto y arma, instaladas por parejas y sincronizadas con la hélice, en el carenado del motor. Posteriormente, en 1938, fueron cambiadas por otras de igual calibre pero de mayor cadencia de tiro -1.800 disparos por minuto y arma-. Además, bajo el plano inferior, llevaba instalados cuatro lanzabombas para otros tantos artefactos antipersonal de 12 ó 25 kg., con los que eran armados en misiones de ataque al suelo.

Entre un blindaje eficaz del puesto de pilotaje y una batería que le proporcionara un arranque autónomo, el ZAG-1 optó por la segunda fórmula. No obstante, en España, durante la guerra de 1936/39, la batería fue eliminada y, entre otras mejoras, se adoptó el «muñeco-blindaje», lo que dio lugar al empleo de aquellas puestas en marcha montadas en camionetas, de estrafalaria óptica hoy, para el arranque del motor.

Es de destacar el record de altura establecido por Vladimir K. Kokkinaki a los mandos de un I-15 limpio de equipos, el 26 de noviembre de 1935, con el que se elevó a 14.575 metros de altura, superando en 142 metros el del italiano Renato Donati, alcanzado a bordo de un Caproni Ca-113. Este record soviético nunca fue reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), ya que la URSS no pertenecía por entonces a la misma.

*El **Polikarpov I-15 "Chato"** fue un **robusto avión de caza**, de **extraordinaria maniobrabilidad**, cuya **peculiar característica** se basaba en su **reducido radio de viraje y** en **su armamento**, que le hacían temible adversario en el combate.*

LLEGADA A ESPAÑA DE LOS «CHATOS»

POCOS meses después de iniciarse la guerra de 1936/39 y más exactamente en octubre de 1936, llegaron a España (zona gubernamental) los primeros I-15 «Chatka» (gaviota), que bien pronto fueron rebautizados con el sobrenombre de «Chato» (1), quizá debido a su rechoncha figura.

El orden de llegada, los puertos de arribada y las cantidades de cada remesa, parece fueron los que a continuación se indican, aunque existen ciertos desacuerdos en la fuentes consultadas:

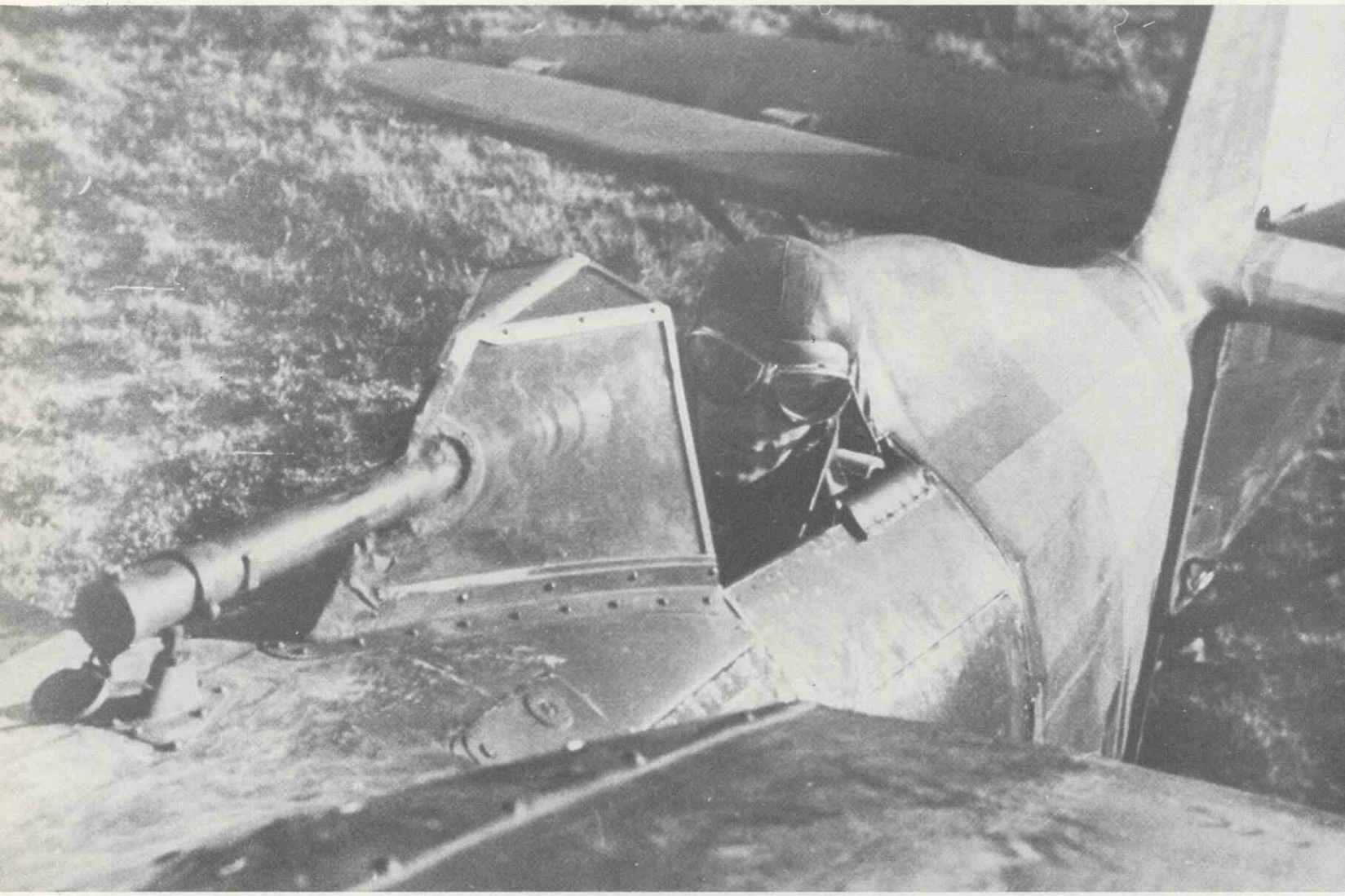
-13 de octubre, fueron desembarcados en el puerto de Cartagena 13 aviones I-15, transportados por el buque soviético «Bolshevik».

-16 de octubre, el «Lavamendi» transbordó en alta mar a otros buques de menor tonelaje otros 12 aparatos I-15 que, posteriormente, serían también desembarcados en Cartagena.

CUADRO 1

CARACTERISTICAS Y PERFORMANCES DEL I-15

– Envergadura	9,10 metros
– Largo	6,30 metros
– Altura	2,19 metros
– Superficie alar	20,80 m^2
– Peso en vacío	1.180 kg
– Peso máximo sin armamento lanzable	1.425 kg
– Peso/potencia	2 kg/HP
– Velocidad máxima	360 km/h
– Velocidad de crucero	290 km/h
– Velocidad de aterrizaje	105 km/h
– Techo teórico	9.000 metros
– Alcance	725 km



Detalle del ***parabrisas*** *y* ***visor*** *del* ***"Chato".***

Otras fuentes están de acuerdo con las fechas y los medios de transporte, pero no en el número que componían las remesas, cifrándolas en 18 y 7 aviones respectivamente. Como fuere, el caso es que los 25 aparatos -que venían embalados en grandes cajas- fueron trasladados seguidamente por ferrocarril al aeródromo de Los Alcázares (Murcia) -entonces conocido por el nombre de «Burguete» en memoria del laureado aviador militar Ricardo Burguete Reparaz- con el tiempo justo de eludir el bombardeo a que fue sometido el puerto de Cartagena el día 18 siguiente, por tres aviones Savoia Marchetti SM-81 «Pipistrello», que perseguían impedir el desembarco del abundante material de guerra llegado al mismo procedente de la Unión Soviética.

Con estos 25 aviones, montados en el citado aeródromo que contaba ya con amplios medios trasladados de los talleres antes ubicados en la zona periférica de Madrid, y técnicos soviéticos llegados también a Cartagena se organizaron las dos primeras Escuadrillas de «Chatos», las cuales fueron conocidas, inicialmente, por los nombres de sus respectivos jefes, los soviéticos Pavel Vassilievic Richagov («Pablo Palancar») (2), y Sergei Tarkhov («Antonio») (3).

El día 1 de noviembre, las Fuerzas Aéreas republicanas (FARE) recibieron más aviones I-15, esta vez en el puerto de Bilbao, donde el transporte «A. Andreu» desembarcó otros 15 aparatos, que fueron montados en el aeródromo de Lamiaco, y con los

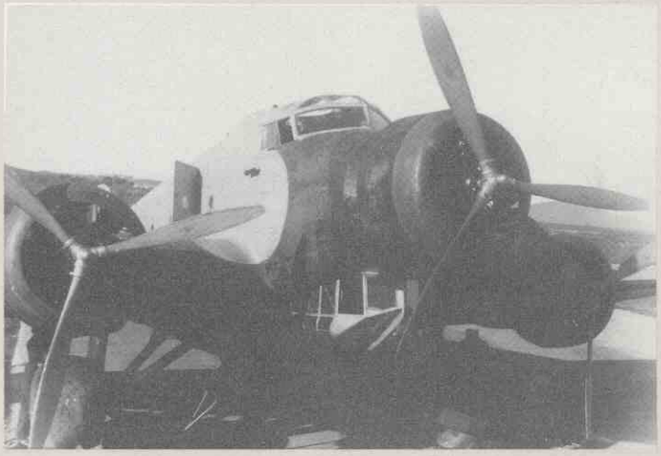
(1) En la llamada zona nacional, y posteriormente en el Ejército del Aire, fue conocido con el nombre de «Curtiss» debido, precisamente, a su parecido con un caza de esta firma que la USAAF tenía en servicio por aquellas fechas.

2) Richagov o «Pablo Palancar», fue derribado en combate aéreo sobre Madrid el 16 de noviembre de 1936, siendo posteriormente repatriado. En noviembre de 1937 marchó a China al mando de un Grupo de Caza dotado con aviones I-152, combatiendo contra los japoneses. Ascendido a General, parece fue fusilado en 1941 como responsable de los fracasos de la aviación de caza soviética ante la Luftwaffe. En España entregó la Escuadrilla a su compatriota Ivan Kopets («José»), que la cedería al español Andrés García Lacalle en enero de 1937. En España se le reconocieron a Pavel Richagov 15 victorias aéreas.

(3) Sergei Tarkhov fue derribado en el frente de Madrid el 9 de noviembre, resultando mortalmente herido cuando descendía en paracaídas, heridas que le fueron producidas por los disparos que, desde tierra, le hicieron los milicianos. Le sucedió en el mando de la Escuadrilla su compatriota Boris Kosakov.

SAVOIA-MARCHETTI SM-81 «PIPISTRELLO»

AVION de bombardeo italiano, cuyo prototipo, desarrollo del también Savoia-Marchetti SM-73, realizó las pruebas en vuelo y entró en servicio en la Regia Aeronautica Militare en 1935. Monoplano de ala baja cantilever y tren de aterrizaje fijo, el SM-81 fue propulsado por tres motores Piaggio P-IX o P-X, de 680 y 750 HP, con los que alcanzaba los 340 km/h. de velocidad máxima (290 de crucero), su techo de servicio frisaba los 7.000 metros y la autonomía teórica de unos 1.500 km. Iba armado con seis ametralladoras de 7,7 mm. y podía transportar una carga de bombas de hasta 2.000 kg., aunque en detrimento de la autonomía.



La Regia Aeronautica utilizó el SM-81 durante la guerra de Abisinia como avión de bombardeo, reconocimiento y transporte. Después, en el conflicto hispano, sería el primer avión que llegó a España como ayuda italiana al bando nacional. Doce de estos aparatos despegaron del aeródromo sardo de Elmas (Cagliari) la noche del 27 de julio de 1936, perdiéndose en el vuelo hasta Melilla tres aviones. Estos nueve aviones intervinieron seguidamente en el punte aéreo organizado para el transporte a la península de tropas y pertrechos desde Africa, así como en ataques a objetivos de la retaguardia enemiga y escuadra nacional. Posteriormente llegarían otros 60 «Pipistrelli», que serían encuadrados en las unidades de la *Aviazione Legionaria*, formándose después los Grupos 15-G-21, 16-G-21, 17-G-21 en la Aviación nacional, que operaron a lo largo de la guerra en todos los frentes y retaguardia gubernamental. En enero de 1938, uno de estos aparatos se vió obligado a aterrizar en un aeródromo catalán, siendo capturado y destinado en la 2.ª Escuadrilla del Grupo 72 de las FARE. Al término de la guerra, los que quedaron en servicio, lo prestaron en el recién creado Ejército del Aire, que los mantuvo hasta finales de la década de los años 40, en que fue decretada su baja.

que se formó la que se conoció como Escuadrilla «Vasca», cuyo primer jefe fue el soviético Boris Maranchov, aunque otras fuentes señalan como tal a su compatriota Boris Turchanskii.

El 28 de noviembre fueron desembarcados en el puerto de Alicante, transportados por el «Georgi Dimitrov», otros seis aviones que, con los veinticinco llegados a Cartagena los días 13 y 16 de octubre anterior, completaban los 31 aparatos con que los soviéticos conformaban cada envío. El destino dado a estos seis aparatos fue la reposición de los al menos siete «Chatos» perdidos por las Escuadrillas «Palancar» y «Tarkhov» durante su actuación en la defensa de Madrid.

En enero de 1937, debieron arribar al puerto de Balbao los otros 16 «Chatos» que completaban los 31 destinados a la Escuadrilla «Vasca», y al de Cartagena un nuevo lote de 31 aparatos, con los que se reorganizó en Albacete y repusieron pérdidas de la ya Escuadrilla «Lacalle» y de la del soviético Boris Kosakov (antigua de Tarkhov), formándose asímismo dos medias escuadrillas que mandaron el piloto español Roberto Alonso Santamaría y el soviético Anton Kovalenski («Casimiro»). otros pocos aparatos fueron dedicados a la defensa de costas bajo la dirección del voluntario francés William Lebussiers, que desplegó, en principio, en el aeródromo de El Carmolí, para pasar posteriormente al de Santiago de la Ribera, donde, desde septiembre de 1936, se instaló la «Academia del Aire», creada por Decreto de la Subsecretaría del Aire.

CUADRO 2

«CHATOS» I-15 RECIBIDOS DE LA URSS»

- 13 aviones desembarcados en Cartagena el 13-10-1936.
- 12 aviones desembarcados en Cartagena el 16-10-1936.
- 15 aviones desembarcados en Bilbao el 1-11-1936.
- 6 aviones desembarcados en Alicante el 28-11-1936.
- 16 aviones desembarcados en Bilbao en enero de 1937.
- 31 aviones desembarcados en Cartagena en enero de 1937.
- 62 aviones recibidos en 1.er trimestre de 1937.
- 31 aviones recibidos en julio de 1937.
- 186 aviones recibidos por las FARE.

Con otras dos nuevas remesas (62 aviones I-15) llegadas antes de finalizar el primer trimestre de 1937, se creó la que, en la reorganización de las Fuerzas Aéreas republicanas de mayo, sería la 1.ª Escuadrilla de «Chatos», que empezó mandando el soviético Ivan Eryomenko «Ramón»; se reforzó la de Boris Kosakov, que en mayo pasaría a ser la 3.ª Escuadrilla (ambas integradas en el Grupo 26); unos pocos pasaron al SAF-3/16 de Reus y Sabadell, donde sirvieron de modelo para su posterior reproducción, y el resto quedó en el aeródromo de Santiago de la Ribera para adiestramiento de los nuevos pilotos de caza y reentrenamiento de los que, por diversas causas, permanecieron algún tiempo sin volar en este material.

Finalmente, en julio de este mismo año 1937, la URSS envió una última remesa de 31 aviones I-15, que sirvieron para reponer bajas en las diferentes escuadrillas, crear la

PoliKarpov I-15bis o I-152 *que en España, según el bando contendiente, fue conocido como* ***"Superchato"*** *o* ***"Supercurtiss"*** *Llegaron tarde, finalizando la campaña de Cataluña, y pronto debieron refugiarse en Francia, hasta su recuperación por el recién creado Ejército del Aire, acabada la guerra.*

de caza nocturna y trasladar cuatro de ellos a la zona cántabra, traslado que tuvo lugar en agosto siguiente, mandados por Juan Comas.

A la vista de todos estos datos se deduce que el total de aviones I-15 recibidos por la Fuerza Aérea republicana procedentes de la URSS, fueron 186 aparatos, a los que hay que añadir otros 30 de una versión mejorada, denominada I-15bis, o I-152, que se conoció en España como «Super Chato» o «Super Curtiss», según la zona contendiente.

Efectivamente, la Unión Soviética trató de hacer llegar a la Fuerza Aérea republicana en el verano-otoño de 1938, a través de Francia, tres lotes de aviones I-152 -93 aparatos en total- pero dada la condición del país vecino de miembro del Comité de No Intervención y tener representantes de otros países en el área pirenáica, tuvo dificultades para que este material -con «Super Katiuskas» y «Super Moscas»- llegase a la zona gubernamental. No obstante y pese a todo, unos 30 aparatos pasaron la frontera por ferrocarril durnate la ofensiva nacional sobre Cataluña, en diciembre de 1938, con bastante más retraso de lo esperado y sin casi tiempo de intervenir en la debacle que se produciría al final de dicha campaña. Parece ser que, tras su montaje en el SAF-3/16 de Sabadell, se formó un Grupo con tres escuadrillas sin numeración, al mando de Emilio Galera Macías, el cual, por falta de tiempo y del oportuno entrenamiento de sus tripulaciones, no fue empleado en combate, regresando a Francia en vuelo, el 6 de febrero de 1939, por orden del entonces Jefe de la Aviación de Caza, el Mayor Andrés García Lacalle, vuelo que emprendieron poco antes de que el aeródromo de Vilajuiga fuese arrasado por la Aviación nacional.

CUADRO 3

CARACTERISTICAS Y PERFORMANCES DEL I-152

– Envergadura	10,18 metros
– Largo	6,30 metros
– Altura	2,19 metros
– Superficie alar	22,53 m^2
– Carga alar	84,30 kg/m^2
– Peso en vacío	1.306 kg
– Peso máximo	1.900 kg
– Peso/potencia	2,53 kg/HP
– Velocidad máxima	370 km/h
– Velocidad de crucero	280 km/h
– Velocidad de aterrizaje	105 km/h
– Techo teórico	7.800 metros
– Alcance	780 km

Otras fuentes aseguran que estos «Super Chatos», tras su montaje, fueron encuadrados en las 2.ª y 3.ª Escuadrillas del Grupo 26, operando ya en el frente de Aragón, antes de dar inicio la ofensiva sobre Cataluña.

Como fuere, lo cierto es que veintinueve de los treinta I-152 recibidos, uno se predió en accidente durante los entrenamientos, permanecieron internados en el país vecino hasta que, acabada la guerra y tras los acuerdos hispano-franceses firmados por los ministros Jordana y Bernard, veinte de ellos fueron devueltos al Ejército del Aire español junto a otro diverso material aéreo retenido.

El Polikarpov I-152 «Super Chato» iba propulsado por un motor radial M-25B mejorado, de 750 HP, armado también con cuatro ametralladoras sincronizadas con la hélice y podía transportar bajo el plano inferior dos bombas de 50 kg. o cuatro de 25, sustituibles por dos depósitos auxiliares de combustible de 100 litros de capacidad. El plano superior había perdido su característica forma de gaviota y el tren de aterrizaje principal tenía las ruedas carenadas.

CONSTRUCCION EN ESPAÑA DEL I-15.

A PARTE de los aviones I-15 recibidos de la URSS, España puso en producción en Cataluña, a lo largo del conflicto, nueve lotes que, en total, sumaron 300 aparatos, de los que llegaron a entregarse a la Fuerza Aérea republicana 231 aviones, el primero de los cuales, con nomenclatura CA-001, quedó terminado el 21 de julio de 1937 en el Servicio de Aviación y Fabricación de Reus (SAF-3), posteriormente ampliado y unificado con el SAF-16 de Sabadell, cuya resultante fue el SAF-3/16 con cadenas de montaje en Villafranca del Panadés, Castelar (alas), Rubí (trenes de aterrizaje) y Molins, aunque en Rubí y Vich también cooperaron e incluso montaron algunos aviones.

El SAF-3/16 se constituyó con las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), de Getafe, y las de la empresa CASTAN (Construcciones de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales), de Barcelona. A éstas se unirían las de la Hispano Suiza y de Elizalde, ambas dedicadas a la producción y reparación de motores, que formaron el SAF-9.

Las pruebas oficiales de recepción de los «Chatos» españoles las llevó a cabo, por lo menos hasta su muerte en accidente en una de ellas, el Capitán Santiago Sampil Fernández.

CUADRO 4

SECUENCIA DE LAS ENTREGAS DE AVIONES I-15 POR EL SAF-3/16

	R	S	M	VP	Av.E.
LOTE 1.º					
Agosto 37	3	–	–	–	3
Septbre	6	–	–	–	6
Octubre	3	–	–	–	3
Novbre	10	–	–	–	10
Dicbre	11	2	–	–	13
Enero 38	11	3	–	–	14
Febrero	4	–	–	-	4
Marzo	8	4	–	–	12
Abril	3	1	5	–	9
Mayo	1	–	–	–	1
TOTALES	60	10	5	–	75 avos.
LOTE 2.º					
Abril	–	3	1	–	4
Mayo	–	11	7	–	18
Junio	–	9	2	–	11
Julio	–	8	2	–	10
Agosto	–	3	–	3	6
Septbre	–	–	–	1	1
TOTALES	–	34	10	6	50 avos.
LOTE 3.º					
Junio	–	–	8	–	8
Julio	–	–	11	–	11
Agosto	–	3	1	1	5
TOTALES	–	3	20	1	24 (1)
LOTE 4.º					
Julio	–	1	–	–	1
Agosto	–	10	–	–	10
Septbre	–	4	2	3	9
TOTALES	–	15	2	3	20 (2)
LOTE 5.º					
Agosto	–	–	10	–	10
Septbre	–	2	2	1	5
Octubre	–	3	–	–	3
Noviembre	–	–	7	–	7
TOTALES	–	5	19	1	25 avos.
LOTE 6.º					
Novbre	–	5	–	–	5
Dicbre	–	4	–	–	4
Enero 39	–	7	–	–	7
TOTALES	–	16	–	–	16 (3)
LOTE 7.º					
Novbre	–	–	–	1	1
Dicbre	–	–	5	4	9
Enero 39	–	–	6	5	9
TOTALES	–	–	11	10	21 (4)

(1) El CA-145, accidentado, capturado en Villafranca.
(2) Los CA-171, 172, 173, 174 y 175, tocados en bombardeos. Capturados en Molins.
(3) Nueve aviones capturados en Sabadell.
(4) Cuatro aviones capturados en Molins y Villafranca.

Reus construyó las células de los 75 aviones del primer lote y montó 60 de ellos; el resto lo sería por Sabadell (10) y Molins (5).

En diciembre de 1937, al inicio de las operaciones gubernamentales sobre Teruel, ya habían sido recepcionados por las FARE 35 de los «Chatos» construidos en España, número que, como puede observarse en los cuadros, fue aumentado progresivamente. Así, enmayo de 1938, cuando Reus entregó el último de los 75 aviones del primer lote, ya eran 97 los que habían entrado en servicio, y en agosto siguiente, durante la batalla del Ebro y cuando se cumplía un año de la entrega de los tres primeros, el número de aviones salidos de las distintas cadenas de montaje se elevaba a 169 aviones. Todo ello a pesar de las frecuentes incursiones llevadas a cabo por los bombarderos nacionales sobre las mismas que, a la postre, casi colapsaron la producción y, por ende, las entregas que, en el último mes del año, se redujeron a 13 aparatos, y en enero de 1939, la proximidad del frente obligó a trasladar en vuelo a un aeródromo más al norte, los últimos 18 aviones montados sin realizarles las pruebas oficiales de recepción.

En su avance por tierras catalanas, las tropas nacionales capturaron un total de 69 aviones, todos ellos en avanzada fase de montaje, aunque algunos de ellos afectados por los bombardeos nacionales, y de los que, acabada la guerra, el Parque Eventual de

CUADRO 5

AVIONES PROGRAMADOS Y ENTREGADOS POR EL SAF-3/16

Avos. Progrm. \ SAF-3/16		Reus	Sabadell	Molins	Villafranca	AVIONES Entregados
Lote 1.º	75	60	10	5	–	75
Lote 2.º	50	–	34	10	6	50
Lote 3.º	25	–	3	20	1	24 (1)
Lote 4.º	25	–	15	2	3	20 (2)
Lote 5.º	25	–	5	19	1	25
Lote 6.º	25	–	16	–	–	16 (3)
Lote 7.º	25	–	–	11	10	21 (4)
Lote 8.º	25	–	–	–	–	– (5)
Lote 9.º	25	–	–	–	–	– (6)
TOTALES	300	60	83	67	21	231

(1) El CA-145 capturado. Roto en accidente.
(2) Los CA-171, 172, 173, 174 y 175, capturados con roturas por ataques aéreos.
(3) Nueve aparatos que Sabadell no pudo terminar antes de ser ocuada por las tropas nacionales.
(4) Lo mismo ocurrió en las cadenas de Molins y Villafranca con los CA-247, 248, 249 y 250.
(5) Lote completo en estado bastante avanzado de montaje, aunque algunos con daños por efecto de bombardeos.
(6) Igual al anterior lote, aunque bastante menos avanzado su montaje.

*Numerosas **dificultades** tuvo que vencer el SAF-3/15 **para producir el I-15 en España.** La principal, si se exceptúan las instalaciones de la Base Aérea de Reus, fue la **falta** de la **adecuada infraestructura en Sabadell** y la **dispersión de sus factorías** en **Villafranca, Molins, Rubí, Vich,** y **Castellar** (alas). No obstante, desde la entrega del primer "Chato" (julio 1937) hasta el fin de la campaña catalana, la producción se elevó a 231 aviones terminados, de los 300 previstos.*

Sabadell como fue denominado el anterior SAF-3/16, terminaría un buen número de ellos que, con los recuperados en el extranjero, el Ejército del Aire organizaría los Regimientos de Asalto núms. 32 (La Rabasa-Alicante) y 33 (Villanubla-Valladolid).

LAS TRES PRIMERAS ESCUADRILLAS DE «CHATOS».

COMO ya queda reseñado, con los aviones Polikarpov I-15 llegados al puerto de Cartagena en octubre de 1936 y al de Bilbao el 1.° de noviembre siguiente, se organizaron las tres primeras Escuadrillas de «Chatos» de que dispuso la Fuerza Aérea republicana. Las dos primeras, mandadas como también se ha señalado por Pavel Vassilievic Richagov («Pablo Palancar») y Sergei Tarkhov («Antonio»), pasaron a la zona centro con el tiempo justo de intervenir en la defensa de Madrid, que se encontraba sometida a un fuerte acoso por las fuerzas nacionales. La tercera, que se conoció bajo el nombre de «Vasca», fue creada en el aeródromo de Lamiaco y tardaría algo más en entrar en combate, también bajo mando soviético pero con mayor número de pilotos españoles que las otras dos.

CUADRO 6

AVIONES I-15 QUE QUEDARON EN EL SAF-3/16

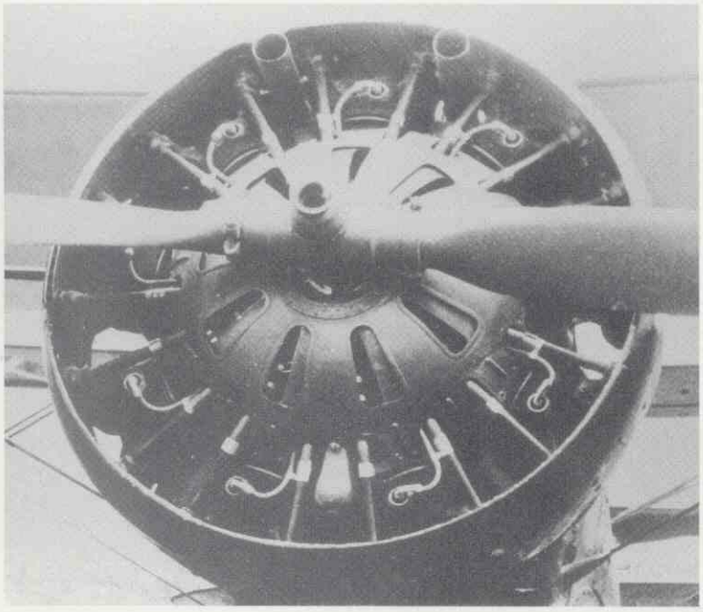
Prácticamente acabados		En diversas fases de montaje	
CA-145	1 Lote 3.°	CA-283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300	18 Lote 9.°
CA-171, 172, 173, 174 y 175 (1)	5 Lote 4.°		
CA-217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224 y 225	9 Lote 6.°		
CA-247, 248, 249 y 250	4 Lote 7.°		
CA-251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269 y 270	25 Lote 8.°		
CA-276, 277, 278, 279, 280, 281 y 282	7 Lote 9.°		
TOTALES	51		18

(1) Aviones accidentados o alcanzados en bombardeos a las instalaciones.

ESCUADRILLA «PALANCAR» (DESPUES «LACALLE»).

ESTA escuadrilla, ante la crítica situación por la que atravesaba Madrid, presionada por las tropas nacionales y atacada casi impunemente por su aviación, se trasladó a principios de noviembre a los aeródromos de Azuqueca y El Soto (4) sin el

(4) Aeródromo improvisado en una finca de este nombre sita en las proximidades de Algete, que también fue conocido como el aeródromo XX.



***Versión M-25 soviética del motor Wright Cyclone** que propulsó a los "Chatos" construídos por el SAF-3/15 de Reus-Sabadell.*

adecuado entrenamiento de sus hombres, soviéticos en su mayor parte, aunque también figuró en ella algún piloto español como Andrés García Lacalle, Fernando Roig Villalba y Jesús García Herguido, así como el voluntario francés Jean Darry (5), entrando en combate el 4 de noviembre junto a la otra escuadrilla del también soviético Sergei Tarkhov («Antonio»).

Su debut no pudo ser más afortunado, ya que, sorprendiendo a las formaciones nacionales de bombardeo y caza, derribaron el Junkers Ju-52 del teniente alemán Oskar Kolbitz y obligaron a otro, de la escuadrilla del Capitán Luis Pardo Prieto, a tomar tierra en las proximidades de Esquivias, tocado el aparato y con heridos graves a bordo. Asímismo alcanzaron un Romeo Ro-37, hiriendo a su observador el Teniente Fernando Alfaro del Pueyo, y derribaron los FIAT CR-32 «Chirri» (6) del Capitán italiano Vincenzo Dequal («Paride Limonesi») que, herido, tuvo que lanzarse en paracaídas, y el del Sargento Giovanni Magistrini («Mainetti»), que murió días después en el hospital. Dos «Chatos» de la Escuadrilla de Tarkhov, cuyos pilotos soviéticos desconocedores del terreno que sobrevolaban, tras el combate se desorientaron y aterrizaron en las cercanías de Segovia, siendo hechos prisioneros.

JUNKERS JU-52/3m

FAMOSO y robusto avión de transporte y bombardeo alemán puesto en construcción a partir de 1934 como desarrollo del monomotor de la misma firma Ju-34. Monoplano también de ala baja cantilevaer, construcción totalmente metálica con revestimiento en chapa de duraluminio ondulada y tren de aterrizaje fijo y carenado, fue propulsado por tres motores BMW-132, de 660 HP cada uno, versión germana del Pratt and Whitney «Hornet», con los que desarrollaba los 290 km/h. de velocidad máxima (250 de crucero); su techo práctico era de 6.300 metros y la autonomía frisaba los 1.280 km. El Ju-52/3m iba armado con dos ametralladoras MG-15, de 7,9 mm, ubicadas en sendas torretas dorsal y ventral, esta última retráctil.

Al iniciarse la guerra de España, la Aviación nacional dispuso bien pronto de uno de estos aparatos -el 20 de julio de 1936- al que siguieron otros tres más y, el 5 de agosto siguiente, de otra decena que llegó a Cádiz embarcada en el «Usarano», además de otros nueve que llegaron en vuelo directo desde la base alemada de Dessau el 8 de agosto; el décimo, puesto en aviso cuando iba a aterrizar en el aeropuerto de Barajas, siguió hasta Azuaga donde, sin combustible, aterrizó, siendo capturado. Inicialmente, fueron utilizados en el primer puente aéreo de la historia que transportó a la peninsula desde Marruecos tropas y pertrechos. Después apoyaron el avance nacional hacia Madrid, formándose en noviembre el Grupo 1-G-22 y, con la llegada de nuevos aparatos, el 2-G-22, que a mediados de 1937 pasaron a operar en misiones nocturnas contra la retaguardia gubernamental, estando presentes, además, en todos los escenarios bélicos a lo largo del conflicto. En uno de estos aviones se pasó a Barajas Ananías Sanjuan, y otro se vió obligado a aterrizar en Alcocer (Guadalajara) por averías, siendo capturado. Al término de la guerra, CASA adquirió la licencia y construyó 170 aparatos bajo designación C-352, que operaron en las unidades del Ejército del Aire propulsados por motores «Beta», de la empresa Elizalde.

El 5 siguiente, nueve CR-32 mandados por el Capitán Carlo Maccagno, dieron protección a los bombarderos nacionales que atacaron este día Boadilla del Monte y el aeródromo de Cuatro Vientos, combatiendo contra los «Chatos» gubernamentales, los cuales abatieron el FIAT del Capitán Maccagno, haciéndolo prisionero tras saltar en paracaídas. Posteriormente sería canjeado por un piloto soviético.

En este combate también fue derribado el suboficial Piccoli, que cayó en paracaídas en las proximidades de Vallecas, donde por poco no fue linchado por la muchedumbre.

El 6 de noviembre, la Escuadrilla «Palancar» sufrió sus dos primeras bajas en combate, al serle derribados sendos «Chatos» sobre Madrid y Villalba, aunque la unidad parece se anotó el de un FIAT CR-32 y el Ju-52 del alemán Rudolf von Moreau, que se vió obligado a tomar tierra fuera de campo.

(5) Jean Derry («Renant») no fue bien visto en la Escuadrilla por los soviéticos, que lo apartaron pronto de la misma. parece que alcanzó 5 victorias aéreas.
(6) Contracción del nombre, en italiano, de las letras C = chi y R en plural = erri, de las siglas CR con que era designado.

ROMEO RO-37

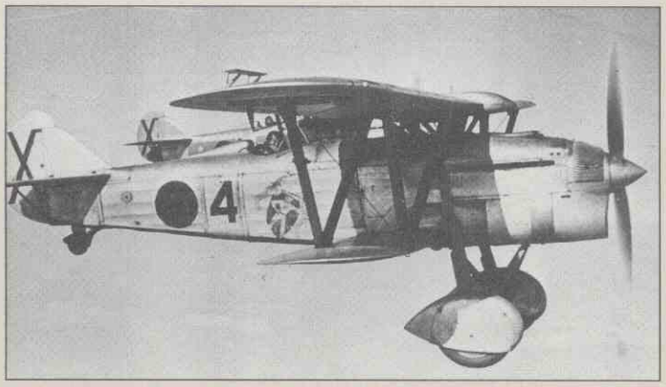
BIPLAZA de caza, reconocimiento y bombardeo ligero construido por «Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali» (IMAM) como sucesora de «Oficine Ferroviarie Meridionali Aeroplani Romeo», cuyo prototipo realizó las pruebas en vuelo en 1934 propulsado por un motor FIAT A-30 RA-V-12, de 550 HP, sustituido posteriormente en el Ro-37bis por un radial Piaggio P-IX RC-40, de 560 HP, con el que desarrollaba una velocidad máxima de 330 km/h; su techo de servicio frisaba los 7.200 metros y la autonomía era de 1.120 km. Iba armado con dos ametralladoras Breda-SAFAT, de 7,7 mm. y podía transportar doce bombas de 12 ó 15 kg. bajo el plano inferior.

De configuración biplana con alas desiguales y tren de aterrizaje fijo y carenado, los diez primeros Ro-37bis llegados a la Aviación nacional en septiembre de 1936, al principio de la guerra de España, empezaron a operar en octubre siguiente en Andalucía mandados por el comandante italiano Raffaelo Colacicchi y el capitán español José Muñoz Jiménez, y en noviembre, durante la ofensiva nacional sobre Madrid. Con la llegada de nuevos aviones Ro-37bis, la *Aviazione Legionaria* organizó el Grupo XXII «Linci», y la Aviación nacional el 4-G-12, los cuales operaron a lo largo del conflicto sobre todos los frentes, utilizando los aviones en misiones de cooperación aeroterrestre, con un notable rendimiento pese a las numerosas bajas sufridas.

Otro I-15 fue abatido pocos días después, el 9, por el Comandante Joaquín García Morato, y el 10 siguiente le tocó el turno al tripulado por el español Fernando Roig Villalta, al ser alcanzado por las ametralladoras de uno de los Ju-52 que, ese día, bombardearon los accesos a Madrid por la carretera de Extremadura. Esta misma jornada caerían abatidos los CR-32 de Goliardo Mosca (murió en accidente el 19 de diciembre siguiente) y Luigi Mariotti, que aterrizaron violentamente en Getafe, así como los Heinkel He-51 tripulados por los alemanes Kraft Eberhard y Oskar Henrici. Asímismo se pasaría a la zona gubernamentl el piloto Ananías Sanjuan Alonso (7).

(7) Piloto de la Aviación Militar española que, el 10 de noviembre de 1936, estando destinado en el aeródromo nacional de Escalona, recibió la orden de situar el Ju-52 en que volaba, en el foso destinado a la carga de bombas. Encontrándose solo en el avión, con los motores en marcha, despegó volando bajo hasta el aeródromo de Alcalá de Henares, en el que aterrizó. ("La aviación de caza en la guerra española», de Andrés García Lacalle. Página 193). Ananías Sanjuan pasó después a los SB-2 «Katiuskas», en uno de los cuales fue derribado sobre Andújar el día 2 de enero de 1937 por el Comandante García Morato.

FIAT CR-32 «CHIRRI»



MAGNIFICO avión de caza italiano que, junto al Messerschmitt Bf-109 alemán, representó la espina dorsal de las Escuadrillas de Caza de la «Aviazione legionaria» y de la Aviación nacional durante la guerra de España. De configuración biplana y tren de aterrizaje principal fijo y carenado, el CR-32 fue propulsado por un motor A.30 RA bis, también FIAT, de 600 HP, con el que alcaanzaba los 354 km/h. (316 de crucero); su techo era de unos 7.700 metros y el alcance frisaba los 780 km. Iba aramdo con dos ametralladoras de 12,7 mm., aún cuando también lo fue por una de éstas y otra de 7,7 mm. Parece ser que, a lo largo del conflicto, llegaron a España unos 380 aviones CR-32, de los que, los doce primeros, serían desembarcados en Melilla pocos días después de iniciarse la guerra, generalizada la cual, este caza equipó a los Grupos italianos «Cucaracha», «Gamba di ferro» y «Asso di bastoni», así como los españoles 2-G-3 y 3-G-3 creados bajo el mando de los comandantes y ases de la Aviación nacional Joaquín García Morato y Angel Salas Larrazábal. También se reconstruyeron unos 50 de estos aparatos por la Hispano-Suiza (después Hispano-Aviación) de Sevilla que, acabado el conflico, produjo otros cien más, todos los cuales, menos las bajas (unos 180), fueron encuadrados en cuatro Grupos y un Regimiento por el recién creado Ejército del Aire, en el que permanecieron hasta la primera mitad de los años 50 en que fueron baja.

Andrés García Lacalle con Ramón Castañeda Pardo "Chato de Carabanchel" (a su derecha), Harold Dald y demás pilotos de su Escuadrilla, a principios de 1937.

HEINKEL HE-51

AVION de caza y asalto alemán, cuyo prototipo D-ILGY inició las pruebas en vuelo en 1933. De configuración biplana y tren de atrrizaje fijo, fue propulsado por un motor BMW VI.7.3Z, de 750 HP, con el que desarrollaba una velocidad máxima de 330 km/h. (280 de crucero), su techo frisaba los 7.700 metros y la autonomía era de 740 km. Iba armado con dos ametralladoras MG-17, de 7,92 mm. sincronizadas con la hélice y podía transportar, en misiones de apoyo, hasta seis bombas de fragmentación de 10 kg. cada una, o cuatro de 50 kg.

El He-51 fue el primer caza alemán llegado a la Aviación nacional al principio de la guerra de España, el 5 de agosto de 1936, embarcado en el «Usarano». Poco después llegarían otros 36 más para la *Legión Cóndor*, formándose con ellos las tres escuadrillas del Grupo J/88. A los mandos de uno de ellos, el «as» de la Aviación nacional, comandante García Morato, obtuvo su primera victoria aérea el 18 de agosto, al derribar sobre Loja un Nieuport Ni-52 republicano. Con otros envíos posteriores, la Aviación nacional organizó los Grupos 1-G-2 y 4-G-2, que fueron empleados en un cometido mucho más apropiado que el de caza, o sea, el de apoyo a las fuerzas de tierra, naciendo así las célebres «cadenas».

Al final de la guerra, con los He-51 supervivientes, el recién creado Ejército del Aire los reagrupó en el Regimiento de Asalto n.° 31, basado en Getafe, donde permanecieron hasta su baja definitiva decretada a finales de los años 40.

El día 13 de noviembre, en otro gran combate sobre Madrid contra los CR-32 y He-51, la Escuadrilla «Palancar» llevó la parte del león al abatir tres de los cazas alemanes, y un FIAT, pero días después, el 16, sería derribado el «Chato» del propio Pavel V. Richagov, jefe de la escuadrilla, que se vió obligado a lanzarse en paracaídas sobre el madrileño Paseo de la Castellana, salvando la vida, con toda seguridad, gracias a las órdenes dadas por el general Miaja días antes, cuando, en las mismas circunstancias, fue herido de muerte el también soviético Sergei Tarkhov («Antonio») -jefe de la otra escuadrilla de «Chatos»- por los disparos hechos desde tierra por los milicianos, cuando descendía en paracaídas. No obstante, antes de ser derribado, Richagov se había anotado dos victorias sobre otros tantos FIAT italianos, uno de ellos tripulado por el Teniente Giovanni Barreta que, pese a resultar herido, llegó a sus líneas, y el otro, con Enrico Lorenzo a los mandos, cayó en tierra envuelto en llamas.

ANDRES GARCIA LA CALLE (LACALLE)

PILOTO de la Aviación Militar española desde 1930 en que, al término del curso realizado en la Escuela de Vuelos y Combate de Alcalá de Henares, cuyo aeródromo estaba dedicado a los héroes del «Cuatro Vientos», Barberán y Collar, fue destinado al aeródromo de Tablada y, en 1933, al Grupo de Caza n.° 11, 2.ª Escuadrilla de Nieuport Ni-52, en Getafe, donde se sorprendió la guerra de España, empezando ya a operar el mismo día 18 de julio contra el cuartel de Artillería, cuyas piezas batían el aeródromo, y la sierra de Madrid. En septiembre siguiente, Lacalle fue ascendido al empleo de Alférez por méritos de guerra y, en octubre, pasó destinado a la Escuadrilla de «Chatos» que empezó mandando el soviético Pavel Vassiliev Richagov («Palancar»), con la que combatió en la defensa de Madrid a partir del 4 de noviembre de 1936. A finales de enero siguiente, tras haber sido derribado el Jefe de la Escuadrilla y pasar ésta por el por el mando de su compatriota Ivan Kopets («Antonio»), la unidad fue puesta bajo la dirección de Andrés García Lacalle, al frente de la cual combatió en las batallas del Jarama y Guadalajara. Ascendido a capitán, también por méritos de guerra, a finales de abril entregó la Escuadrilla a su compañero Jiménez Brugué, para intentar su paso al frente del norte; posteriormente marcharía a la Unión Soviética al frente de los 200 alumnos integrantes de la 2.ª Promoción, que realizarían los cursos en la Escuela de Kirovabad. A su regreso a España, mandó el Grupo de Asalto n.° 28 integrado por dos Escuadrillas de aviones Grumman GE-23 «Delfín», pasando después a la Subsecretaría de Aviación y, más tarde, a la Jefatura del Estado Mayor de la Escuadra de Caza. El 30 de noviembre de 1938 fue ascendido a mayor por méritos de guerra y, al final del conflicto, durante el que había alcanzado 11 victorias aéreas, se exilió en Francia y, posteriormente, en México, donde fijó su residencia y falleció.

POLIKARPOV I-16 «MOSCA»

MODERNO caza soviético para la época, suministrado a las Fuerzas Aéreas republicanas por la URSS a partir de finales de 1936 y que, en principio, los aviadores del bando nacional bautizaron como «Boeing» para, después, generalizarlo con el nombre de «Rata».
Monoplano de ala baja cantilever y tren de aterrizaje principal retráctil, su prototipo realizó su primer vuelo el 31 de diciembre de 1933 propulsado por su motor radial M-25A de 750 HP, con el que desarrollaba una velocidad máxima de 480 Km/h; su techo era de unos 6.000 metros y la autonomía frisaba los 800 Km. Estas características fueron superadas al montarsele en España el motor Wright Cyclone de 775 HP, 24 de los cuales fueron adquiridos por el gobierno republicano a finales del verano de 1938 en Norteamérica.

Los primeros Polikarpov I-16 llegados a España fueron desembarcados en el puerto de Cartagena en octubre de 1936, formándose dos escuadrillas que fueron mandadas inicialmente por los soviéticos Alexadr Minaiev y Pleschenkov, unidades que fueron ampliadas a siete a lo largo del conflicto. Fue con el también Policarpov I-15 «Chato», la espina dorsal de la Fuerza Aérea republicana, y con ellos destacaron aviadores como Eduardo Caludín Moncada, Manuel Zarauza Clavero, José María Bravo, Antonio Arias Arias y un largo etc. de pilotos españoles, que secundaron, y en algunos casos superaron, a sus compañeros soviéticos.

Pavel V. Richagov, que resultó herido en el combate, fue repatriado en diciembre de 1936, sustituyéndole en el mando de la unidad su compatriota Ivan Kopets («José») (8), que estuvo al frente de la misma hasta mediados de enero de 1937, perdiendo el día 6 al ya Alférez Jesús García Herguido cuando perseguía a muy poca altura a un He-51 en las cercanías de Barajas (9).

Ivan Kopets tras entregar la escuadrilla al español José García Lacalle, que había sido ascendido a capitán, pasó a la jefatura del Grupo de Caza n.º 26 -en organización- que agruparía todas las Escuadrillas de «Chatos» a partir de mayo de 1937.

A finales de enero, la escuadrilla estuvo en el aeródromo de Los Llanos reorganizándose bajo la dirección de Lacalle, incorporándose al aeródromo de Azuqueca en los primeros días de febrero para prestar su apoyo a las fuerzas de superficie republicanas que se vieron sorprendidas, el 6 de febrero, por la ofensiva nacional sobre el Jarama, en cuyo sector empezó a operar este mismo día, ametrallando reiteradamente a las tropas nacionales que atacaban, y finalmente ocuparon, la fábrica de productos químicos de La Marañosa, en uno de cuyos servicios resultó herido leve en una pierna el piloto voluntario norteamericano Jim Allison.

El 10 de febrero, la unidad sufrió su primera baja al ser derribado por las defensas antiaéreas nacionales, sobre el puente de Pindoque, el «Chato tripulado por José Calderón Sánchez, antiguo mecánico de hidros en la base de Los Alcázares, que era el segundo jefe de la escuadrilla.

El 13 siguiente, junto a los Polikarpov I-16 «Moscas» de la 2.ª Escuadrilla mandada por el soviético Pleshenkov, los «Chatos» de Lacalle entablaron combate con catorce FIAT que protegían una formación de Ju-52 y Romeo Ro-37, derribando cuatro aparatos nacionales, dos de los cuales, FIAT CR-32, lo fueron por el propio Lacalle y por el norteamericano Benjamin Leider. En este enfrentamiento perecería el jefe de la escuadrilla italiana de FIAT, el capitán Luigi Lodi («Marcello») y fueron tocados los cazas de Tarcisio Fagnani y Giuseppe Ruzzin que, no obstante, pudieron aterrizar en Getafe, aunque violentamente.

El 14, en otro nuevo combate contra la caza italiana, que daba escolta a nueve J-52, el teniente Enrico degli Incerti («Valentino Tocci») se adjudicó una victoria sobre los «Chatos», mientras que los cazadores republicanos reclamaron el derrido de dos nuevos CR-32, aunque este día la Aviación nacional sólo perdió dos He-51, los tripulados por los alemanes Hepe y Werner Palm, que resultaron heridos.

Sabido es que, a raíz de las bajas habidas en la caza italiana (más de 30 FIAT CR-32 fuera de combate hasta mediados de febrero de 1937), el mando de la *Aviazione Legionaria* ordenó a su caza no penetrara sobre territorio enemigo si no era en gran número, lo que dió lugar a que los bombarderos nacionales debieran intentar solos la realización de la misión encomendada. En estas condiciones, llegados los aviones nacionales el 16 de febrero sobre la línea del frente, los Ju-52 se vieron desprovistos de la caza, pero haciendo una cerrada defensa en bloque, resistieron el ataque de los «Chatos» y «Moscas» y aún tocaron gravemente el I-15 del norteamericano Frank G. Tinker, que se vió obligado a realizar un aterrizaje forzoso fuera de campo, tras sus líneas, rompiendo el avión.

(8) Ivan Kopets voló inicialmente en la Escuadrilla «Palancar» como jefe de patrulla. Cuando la entregó a Andrés García Lacalle, pasó a organizar el Grupo 26 y en abril fue repatriado y sustituido por su compatriota Evqueni Ptukhin. En la URSS recibió la Orden de Lenin y nombrado diputado del Soviet Supremo, mandando la Aviación de Caza de Leningrado durante la II G.M.
(9) Piloto de la Aviación Militar española que, el 18 de julio de 1936, se presentó en el aeródromo de El Prat, desde el que operó contra los sublevados de la Ciudad Condal. Después combatió en el frente de Aragón con la Escuadrilla "Alas Rojas", alcanzando una notable fama, por la que fue conocido como "el diablo rojo". El cuatro de agosto derribó el Breguet 19 del capitán Eduardo Prado y ametralló en Zaragoza una columna de tropas. Más tarde, a la llegada de los nuevos cazas soviéticos Polikarpov I-15 "Chato", se encuadró en una de las primeras Escuadrillas de "Chatos", combatiendo en la batalla de Madrid hasta diciembre, en que resultó herido. El 6 de enero de 1937 combatió y persiguió a un He51, que derribó en las proximidades de Barajas, pereciendo García Herguido también al no poder recuperar su "Chato".

Pese a todo, dos de los bombarderos cayeron abatidos por la caza republicana, uno de ellos el del jefe de la formación, Capitán José Calderón Gaztelu, que la noche anterior, reunido con los tripulantes, pronunció la ya legendaria frase de «mañana mi Grupo bombardeará, caiga quién caiga...» Este hecho valió al Capitán Gaztelu ser propuesto para la Laureada de San Fernando, que le fue concedida a título póstumo en enero de 1948.

Pero dos días después, el 18 de febrero, la situación iba a cambiar radicalmente, ya que la «Patrulla Azul» (10) del Comandante García Morato -que volaba integrada en la escuadrilla de caza italiana-, de acuerdo con el general Alfredo Kindelán en el plan a seguir ante la actitud de los transalpinos, se lanzó en desigual combate contra la caza republicana cuando ésta iniciaba el ataque a los desasistidos bombarderos nacionales, gesto que hizo reaccionar a los cazadores italianos ante la desproporción de fuerzas, mezclándose también en el combate, cuyo resultado fue, además de «ganar la moral al enemigo», como dice el propio García Morato en su Diario, el derribo de ocho cazas republicanos, entre ellos los «Chatos» de la Escuadrilla de Lacalle tripulados por los voluntarios americanos James Allison, Harold Dahl («Diaz Evans») y Benjamin Leider («Ben Landon»), piloto éste que pereció al intentar aterrizar, más otros dos I-15 de la escuadrilla mandada ya por el soviético Boris Kosakov (antigua de Tarkhov). Parece ser que en esta confrontación, tres FIAT italianos resultaron gravemente tocados, entre ellos el del piloto Ascanini, que capotó en las proximidades de Seseña.

Por último, el 20 de febrero, la escuadrilla perdió en este sector a Luis Bercial Rubero (11), al ser abatido su «Chato» por el capitán italiano Guido Nobile («Notabile»).

Estabilizado el frente, la caza republicana aprovechó este periodo de menor actividad para la revisión del material, periodo que duró hasta el 8 de marzo sigiente en que el general Roatta inició su ofensiva sobre Guadalajara, a lo largo de la cual, los «Chatos» de Lacalle, repuestas las pérdidas sufridas en el Jarama, llevarían el mayor peso en la lucha junto a los del soviético Boris Kosakov y los «Moscas» de Alexandr Minaisev y Pleschenkov, que se verían reforzados por los I-16 de Boris Smirnov, que atacaron a las columnas italianas y dieron protección a los SB-2 «Katiuskas» y, sobre todo, a las escuadrillas de los nuevos Polikarpov R.Z «Natachas» de cooperación, mandadas por los españoles Juan Alonso Vega y José María del Romero Fernández.

(10) La «Patrulla Azul», formada con los primeros cazas FIAT CR-32 entregados a los aviadores españoles, estaba integrada inicialmente por el Comandante García Morato, el Capitán Julio Salvador y Díaz Benjumea y el teniente Narciso Bermúdez de Castro.

(11) Mecánico de la Aviación Militar española que, tras realizar el curso de piloto a finales de 1936 en las Escuelas del Sureste peninsular y su entrenamiento en el Polikarpov I-15, pasó destinado a la Escuadrilla de «Chatos» que mandaba Andrés García Lacalle.

JOAQUIN GARCIA MORATO-CASTAÑO

PILOTO de la Aviación Militar española y máximo as durante la guerra de España con 40 victorias aéreas confirmadas y 13 más probables, en 144 combates. Designado alumno de la 27 Promoción por R.O.C. de 30 de marzo de 1925, al término del mismo pasó destinado a la Escuadrilla «Havilland-Rolls» del 3.er Grupo, basado en Nador (Melilla), con la que llevó a cabo 57 servicios de guerra, recibiendo la felicitación del Comandante General de Melilla por su destacada actuación. Después, acabada la campaña marroquí, García Morato realizó el curso de vuelos sin visibilidad, a cuyo término, pasó a mandar la Escuela de Transformación de Pilotos, interviniendo eficazmente en los sucesos de Asturias de octubre de 1934 y en numerosos festivales aéreos nacionales e internacionales. También organizó la Sección Aérea de la Dirección General de Seguridad.

La guerra de España le sorprendió en el extranjero, presentándose a las autoridades nacionales en Burgos e iniciando seguidamente la larga serie de servicios de guerra a los mandos de los viejos cazas Nieuport-Hispano Ni-52 para, poco después, pasar a volar los He-51 y, finalmente, los FIAT CR-32 «Chirri», con los que formó la célebre «Patrulla Azul» con Julio Salvador Díaz Benjumea y Narciso Bermúdez de Castro. Por su gesta durante la batalla del Jarama, el capitán García Morato obtuvo un ascenso por méritos de guerra y la Laureada de San Fernando, la que le fue impuesta en el aeródromo de Castejón el 8 de marzo de 1938. Fue fundador también del Grupo de Caza 2-G-3, que mandó al igual que el 3-G-3. Al regreso de una comisión en Italia, fue nombrado Jefe de Operaciones de la 1.ª Brigada Aérea. Finalizó la guerra con 511 servicios y 144 combates, totalizando 1.012 horas de vuelo.

El Comandante Joaquín García Morato pereció en accidente el 4 de abril de 1939, cuando realizaba una exhibición acrobática sobre Griñón, que era filmada por las cámaras de la *Legion Condor*, concediéndosele a título póstumo la Medalla Militar que fue impuesta a su cadáver por el Generalísimo Franco.

Así pues, el día 8 de marzo dieron inicio las operaciones italianas con el apoyo de los bombarderos Savoia-Marchetti SM-81 «Pipistrelli» y Romeo Ro-37, con la protección de los cazas CR-32, que arrasaron las posiciones gubernamentales y bombardearon Jadraque, Brihuega y Cifuentes sin oposición aérea, no obstante lo cual, la *Aviazione Legionaria* anunció el derribo de un caza soviético, baja que no admite el propio Lacalle, aunque reconoce que en esta fecha ya hubo alguna reacción antiaérea (12). La Aviación republicana por su parte, dio un Ro-37 por abatido este día por las defensas de tierra.

El mal tiempo reinante mantuvo en tierra a ambas Aviaciones el 10 de marzo, pero al día siguiente, los «Katiuskas» atacaron duramente, en tres ocasiones, a la 3.ª División transalpina, adjudicándose los FIAT 4 aparatos soviéticos derribados, al parecer, durante la última de las tres misiones, aparatos que, si fueron alcanzados, las averías producidas no debieron ser de mucha importancia, ya que todos regresaron a sus bases.

(12) Obra citada, página 245.

En España se montó a los "Chatos" un muñeco-blindaje en el respaldo del piloto, pero se les eliminó la batería para la puesta en marcha del motor. Ello dio lugar al empleo de ***sistemas Hucks de arranque,*** *uno de los cuales vemos* ***instalado*** *en la* ***camioneta Ford V8****, modelo 79.*

*El **voluntario norteamericano Frank G. Tinker** junto a su biplano, antes de pasar a volar los Polikarpov I-16 "Mosca".*

Por su parte, las escuadrillas de «Chatos» y «Moscas» apoyaron a los R-Z «Natachas» en su ataque a las columnas italianas en las proximidades de Brihuega.

El 12 de marzo, el soviético Jacob Shmuchkievich, Jefe del Estado Mayor de las FARE, más conocido como «General Douglas», se trasladó al aeródromo de Alcalá de Henares desde su Cuartel General en el de los Llanos (Albacete), para ponerse al frente de la Aviación republicana que operaba en este sector, que desplegó unos 90 aviones, los cuales atacaron organizadamente bajo su dirección a las tropas italianas, que fueron sometidas a un continuo desgaste.

Este mismo día, las Escuadrillas de «Natachas», con el apoyo de los «Chatos», destruyeron la 2.ª División de Roatta con sus ataques rasantes, dando muerte incluso al general Luizzi, Jefe del Estado Mayor, y el norteamericano Harold Dahl ametralló a un FIAT tocándolo gravemente.

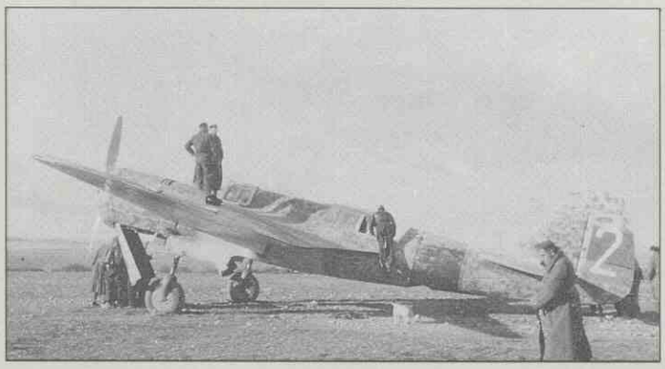
HAROLD DAHL ("Díaz Evans")

PILOTO norteamericano que firmó contrato con el gobierno republicano español el 28 de diciembre de 1936, para combatir en las FARE durante la guerra de España, y del que se llegó a decir que salió de la cárcel con este fin. Fue destinado a la Escuadrilla de "Chatos" de García Lacalle, cuando ésta estaba en reorganización en el aeródromo de Los Llanos. Con ella intervino en las batallas del Jarama y de Guadalajara, y al desaparecer ésta por pasar sus "Chatos" al frente del norte, Harold Dahl fue destinado a la 1.ª Escuadrilla de "Chatos" mandada por el soviético Ivan Eryomenko ("Ramón"), participando en las ofensivas de La Granja de San Ildefonso y Huesca, así como en la de Brunete, en la que nuevamente sería derribado el 13 de julio de 1937 y hecho prisionero (antes lo había sido en el Jarama el 18 de febrero). Parece que, en el tiempo que combatió, obtuvo 5 victorias. Juzgado en Salamanca, fue condenado a muerte e indultado, permaneciendo en prisión hasta mediados de 1940 en que fue devuelto a Estados Unidos.

Según Miguel Sanchiz, en su obra "Alas rojas sobre España" (páginas ilustrativas), Harold Dahl trabajó como piloto en la compañía Swissair a principio de los años 50, realizando un vuelo el 20 de octubre de 1953, entre París y Ginebra, con trece millones de francos que desaparecieron. Dahl fue detenido y encarcelado de nuevo por este hecho.

TUPOLEV SB-2 «KATIUSKA»

BELLO y moderno avión de bombardeo para su época proyectado por la Oficina de Andrei Nicolaiev Tupolev, cuyo prototipo inició las pruebas en vuelo el 7 de octubre de 1934. De configuración monoplana con ala de implantación media y tren de aterrizaje principal retráctil, el SB-2 fue propulsado por dos motores M-100 A-AU, de 860 HP cada uno, construidos bajo licencia Hispano Suiza del HS-12Y, con los que desarrollaba una velocidad máxima de 430 km/h., su techo operativo frisaba los 9.400 metros y la autonomía los 1.450 km. Su armamento estaba constituido por dos ametralladoras Shkas, de 7,62 mm., en la torreta de proa y podía transportar hasta 600 kg. de bombas. Los primeros 31 aparatos SB-2 «Katiuskas» llegaron al puerto de Cartagena en octubre de 1936, formándose con 30 de ellos -uno se había perdido durante los vuelos de prueba- tres Escuadrillas que fueron mandadas por los soviéticos Ernst Schacht, Victor Khalzunov y «Pablo» Nesmeyanov.



En uno de los primeros servicios llevados a cabo por los «Katiuskas», el 1.° de noviembre destruyeron en el aeródromo de Tablada varios aviones FIAT CR-32 allí estacionados, pero al día siguiente perdieron sobre Talavera el primero de estos aparatos que, precisamente, fue abatido por los CR-32, con lo que «lavaron la ofensa» precedente.

Mandaron escuadrilla los aviadores españoles Leocadio Mendiola Núñez, Francisco Gómez, Enrique Pereira Basante, José Arceaga Nájera, Gumersindo Areán Rodríguez, Manuel Cremades Payá, Armando Gracia Mena, Máximo Ricote Juanas, Armando Cabré Ropes y Jaime Mata Romeu.

Terminada la guerra, el recién creado Ejército del Aire recuperó 19 «Katiuskas», con los que organizó el Regimiento de Bombardeo n.° 13 con base en Los Llanos (Albacete).

FRANK G. TINKER

PILOTO norteamericano contratado por el gobierno republicano español a finales de 1936, para combatir con su Fuerza Aérea en la guerra de España de 1936/39. Frank G. Tinker se incorporó en enero de 1937 a la Escuadrilla de "Chatos" de García Lacalle, que estaba en reorganización en el aeródromo de Los Llanos, con la que operó a lo largo de las batallas del Jarama y de Guadalajara, en la primera de las cuales, su "Chato" fue gravemente alcanzado el 16 de febrero y apenas sí pudo aterrizar, capotando finalmente. En la segunda de estas batallas, Tinker obtuvo su primera victoria aérea el 14 de marzo, número que elevaría a 8 durante el tiempo que permaneció en España.

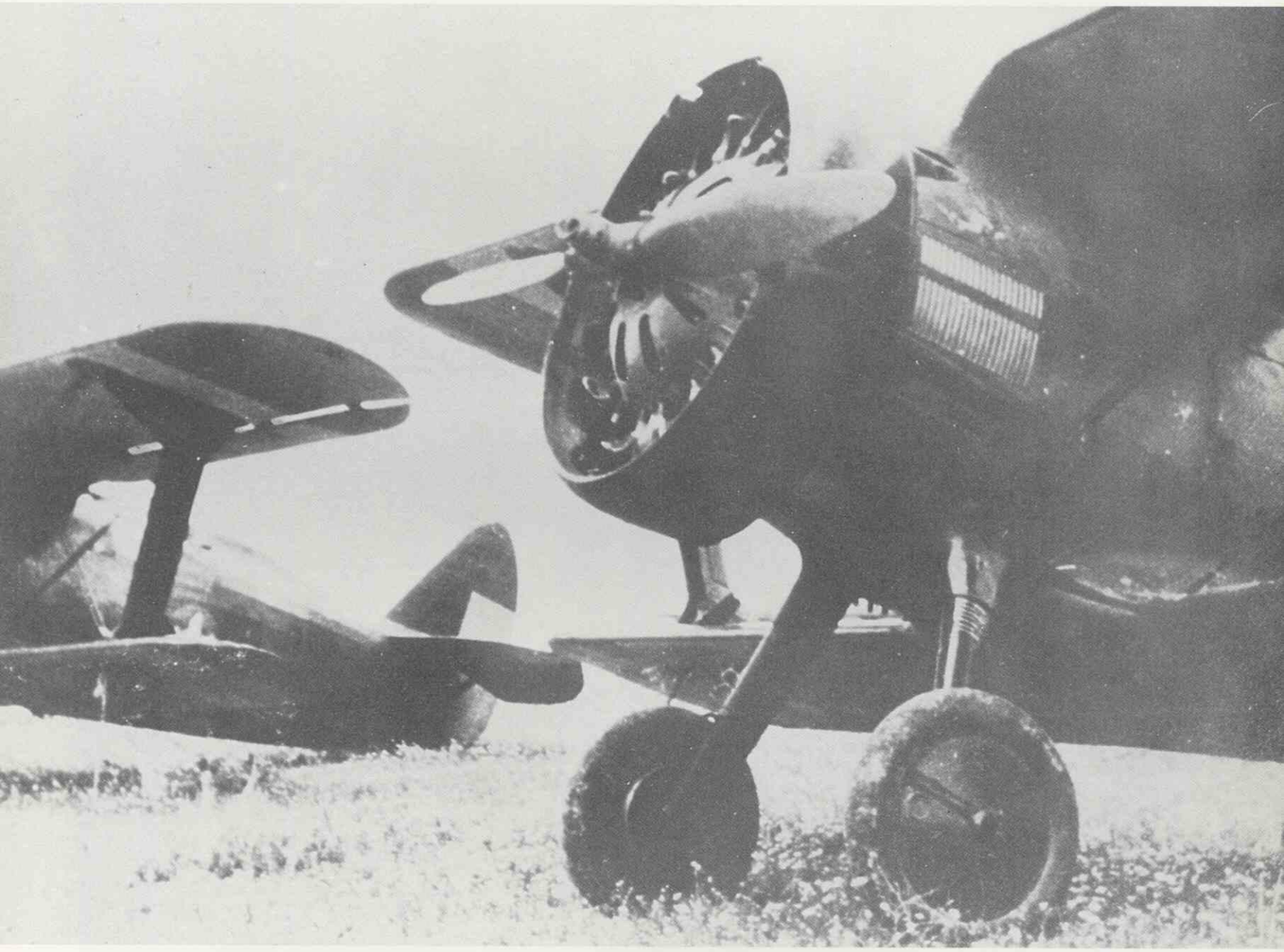
En abril siguiente y después de que Lacalle entregara sus "Chatos" para ser trasladados al norte, tras un breve entrenamiento en aviones UTI-4 ("Mosca" biplaza con doble mando), pasó a la 1.ª Escuadrilla de "Moscas" que mandaba el soviético Alexandr Minaiev, con la que combatió en las operaciones de Santa Quiteria, donde las tropas gubernamentales sufrieron un duro castigo infligido por los He51 de "las cadenas", La Granja de San Ildefonso y batalla de Brunete. Frank G. Tinker fue uno de los pocos pilotos no soviéticos que volaron tanto en I-15 "Chato", como en I-16 "Mosca".

Uno de los SM-81, el pilotado por el Comandante Ferdinando Raffaelli, Jefe del 26 Grupo de Bombardeo, fue alcanzado por los disparos del propio Andrés García Lacalle.

El 14 de marzo se produjeron tres combates aéreos durante los ataques que llevó a cabo la Aviación gubernamental a las unidades de superficie italianas, en uno de los cuales, el norteamericano Frank G. Tinker, de la Escuadrilla de «Chatos» de Lacalle, abatió un CR-32 sobre Trijueque, pero a su vez el I-15 que tripulaba recibió un duro castigo, perdiéndose cuando regresaba a su base. El aterrizaje, fuera de campo, lo hizo en las proximidades de Manises.

Aquella noche, los SM-81 bombarderaron varios aeródromos republicanos del sector, pero durante la mañana del 15, los «Natachas» y los «Chatos» de Lacalle y Kosakov atacaron repetidamente a la División «Littorio» a la altura de Ledanca.

En los combates aéreos que se originaron sobre Brihuega, fue abatido el «Chato» tripulado por el soviético Andrei Balkin, de la Escuadrilla de Kosakov, aunque los tran-



Al igual que los He51, ***los "Chatos" desarrollaron una gran labor en ametrallamiento de las posiciones nacionales.***

La Escuadrilla de «Chatos» de Boris Kosakov por su parte, perdió un I-15 y a su piloto José Cuartero Pozo cuando iba a despegar del aeródromo de El Soto. Parece que este piloto confundió la palanca de gases con la de lanzamiento de las bombas, que cayeron al suelo haciendo explosión matando al piloto y destruyendo el aparato.

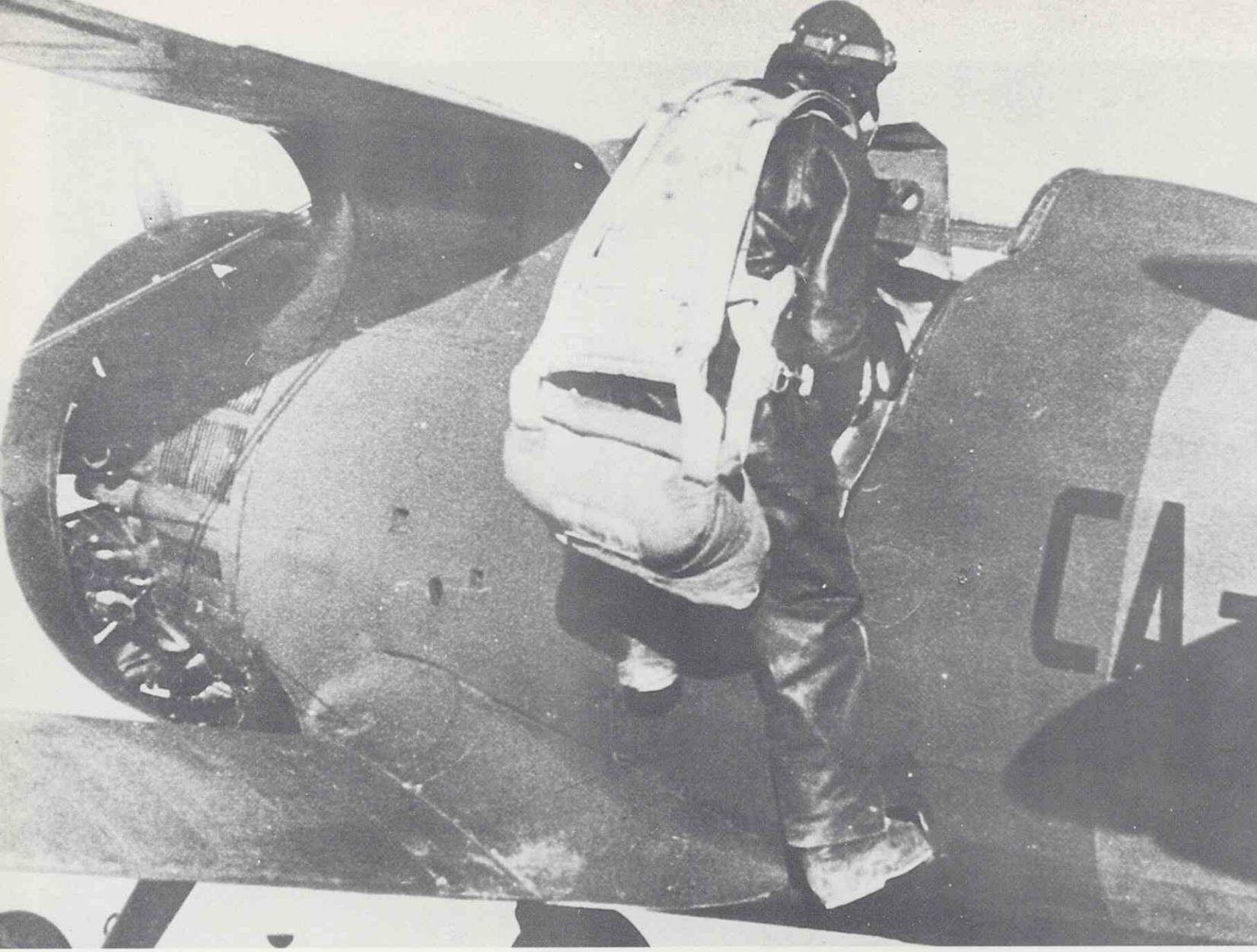
El día 13, los bombarderos italianos pretendieron bombardear el aeródromo de Azuqueca, pero los «Chatos» de Lacalle, alertados, tuvieron tiempo suficiente de despegar y hacer frente a los aparatos nacionales, cuyos ametralladores abatieron el biplano de Antonio Blanch Latorre (13) que pereció al lanzarse en paracaídas y no abrírsele.

(13) El teniente Antonio Blanch Latorre, antiguo piloto del Cuerpo Auxiliar de la desaparecida Aeronáutica Naval, se pasó a zona gubernamental a bordo de un hidroavión Dornier Do-J «Wal» el 15 de diciembre de 1936, asesinando en vuelo, con el tripulante Carballeira, al piloto Alférez de Navío José M.ª Moreno Mateo-Sagasta.

salpinos, como de costumbre, reclaron hasta nueve aparatos gubernamentales abatidos. El voluntario Albert Baumler («Ajax») reclamó el derribo de un FIAT y las defensas antiaéreas de Alcalá de Henares un Ju-52.

Durante unas jornadas de escasa actividad aérea nacional, los «Natachas», siempre con la protección de los «Chatos» y «Moscas», redoblaron sus ataques a las tropas italianas, colaborando el día 17 de marzo en la reconquista de Trijuegue y Palacio de Ibarra, así como a la de Brihuega el día 18 siguiente.

El 20, en un ataque de la *Aviazione Legionaria* a Torre del Burgo y Brihuega, los «Chatos» interceptaron tres bombarderos SM-81 y varios Romeo Ro-37, entablando combate con los FIAT que les daban protección y perdiendo el I-15 tripulado por el voluntario Manuel García Granados («Manuel García Gómez), que fue hecho prisionero, mien-



Ha sonado la alarma. *Cada cazador se encarama sin pérdida de tiempo a su avión, en este caso, uno de los "Chatos" construidos en España.*

tras que Frank G. Tinker abatió el CR-32 de Michelangelo Scala. Al día siguiente sería derribado el del Sargento Alfredo Sangiorgi, con 20 servicios de guerra.

Desde finales de marzo de 1937, tras la recuperación de una gran parte del terreno ocupado por los italianos, las operaciones en este frente se ralentizaron, dedicándose la Escuadrilla Lacalle a realizar misiones de protección, ametrallamiento y bombardeo, con los «Natachas», de vías férreas y carreteras, sobre todo en el sector centro-sur, a raíz de las operaciones nacionales sobre Pozoblanco y posterior contraataque gubernamental en el frene de Peñarroya, el 3 de abril, perdiendo al piloto Carlos Guaza en accidente de aviación. En el sector madrileño, perecería el piloto alemán Martin Franke el 29 de marzo, al ser ametrallado desde tierra cuando descendía en paracaídas, tras ser abatido su He-51.

Fue por entonces, cuando las tropas nacionales iniciaron su ofensiva sobre Bilbao a finales de marzo y las autoridades vascas reiteraron al gobierno la petición de urgente envío de material aéreo al norte, que se tomó la decisión de pasar los «Chatos» de la Escuadrilla Lacalle a la zona cántabra para fusionarlos con los de la «Vasca», motivo por el cual, a mediados de abril, Andrés García Lacalle entregó la unidad a Alonso Jiménez Brugué que, el 8 de mayo siguiente, intentó pasarla al norte junto a seis aviones de cooperación R-Z y un DC-2, vía Toulouse/Francazal, pero un error de José M.ª del Valle, jefe de la expedición, hizo que los aviones tomaran tierra en el aeródromo francés de Montandran, donde un oficial holandés del Comité de No Intervención, les hizo regresar al punto de partida.

No obstante este fracaso, y ante las insistentes demandas vascas, hacia el 15 de mayo siete cazas Polikarpov I-16 «Moscas» de los doce que partieron de Algete, pertenecientes a la 3.ª Escuadrilla, llegaron al norte mandados por el soviético Valentin Ukhov, y dos días después, el 17 se procedería a un segundo intento de pasar los «Chatos», también por Francia, pero los aviones, que tomaron tierra en esta ocasión en el aeródromo de Pau al mando de Javier Jover Rovira, se vieron obligados también a regresar a España por orden de dicho Comité... esta vez desarmados.

Finalmente, el 24 de dicho mes, tuvo lugar un tercer y definitivo intento de pasar ocho «Chatos» directamente al norte, desde el aeródromo de Algete, intento que, como los anteriores, terminaría más o menos como el *rosario de la aurora.*
Al mando de la formación iba José Riverola Grua (14) y con él iniciaron el vuelo Juan Comas Borrás, José Bastida Porres, Justo García Esteban, Rafael Magriñá Vidal, José Marín Quereda, Mariano Palacios Palomar y Manuel Zarauza Clavero, piloto éste que se vería obligado a regresar, poco después, por fallos en el motor de su «Chato».

Pero no quedaron ahí los males. Un error de navegación, obligó a cuatro de los aparatos a tomar tierra, desperdigados y agotado el combustible, sobre territorio cántabro pero fuera de ruta. Los restantes, la patrulla formada por Juan Comas, José Marín y José Bastida, conseguido su objetivo y, como los anteriores, casi sin combustible, fueron sorprendidos por los FIAT nacionales que los dispersaron, derribando el de Marín, mientras que José Bastida se vió forzado a posar su aparato en el agua, sobre La Concha donostiarra, donde fue hecho prisionero (15).

Tras este tercer intento, de cuya *débácle* sólo se salvó el ya veterano y notable cazador Juan Comas Borrás, se consumó la desaparición de la Escuadrilla de «Chatos» que empezó mandando el soviético Pavel V. Richagov («Pablo Palancar») y que tuvo como único jefe español a Andrés García Lacalle, mientras que algunos de sus más destaca-

(14) José Riverola Grua, mecánico de hidros destinado en la Base de Los Alcázares antes de la guerra. Poco después de iniciarse ésta, realizó el curso de piloto y, finalizando la batalla del Jarama, pasó a la Escuadrilla de «Chatos» mandada por Lacalle. En octubre de 1938, fue designado Jefe del Grupo de Asalto n.º 28, equipado con aviones Grumman GE-23 "Delfín". Al finalizar la guerra se exilió en Argelia, volando hasta Orán al frente de una formación de «Chatos» y GE-23 «Delfín».

(15) José Bastida sería canjeado posteriormente junto con los voluntarios internacionales Bozhko Petrovic y Manuel García Granados («Manuel García Gómez»).

OPINIONES SOBRE EL «CHATO»

El Mayor ANDRES GARCIA LACALLE, que fue uno de los primeros aviadores españoles en volar el caza soviético I-15 y el primero en mandar una Escuadrilla de «Chatos», lo calificó como:

«Muy práctico y excelente avión de combate, ametrallamiento y bombardeo ligero. Podía revolverse en un espacio increiblemente pequeño.»

(«La aviación de caza en la guerra de España», página 562.)

* * *

El Comandante JOAQUIN GARCIA MORATO, «as» de la Aviación nacional y adversario directo del I-15 «Chato» en numerosos combates aéreos, llegando a derribar doce de ellos, en una entrevista concedida a Edward G. de Pury, corresponsal de la Agencia «United Press», a mediados de agosto de 1938, señalaba:

«Con referencia a los aparatos enemigos, considero que los cazas «Curtiss» (se refería a los I-15) son los más difíciles de derribar, debido a su armamento superior y facilidad de maniobra en vuelo...»

(«Guerra en el aire», página 171.)

Otro «as», en este caso de la II GM, el mayor de la Luftwaffe WERNER MÖLDERS, que también combatió en la de España (14 victorias aéreas) encuadrado en la «Legion Condor», parece añadió a lo señalado por el Comandante García Morato que *«el Chato» era el avión que más temía encontrar...»*

* * *

Por su parte, Christopher Shores, autor de «Las Fuerzas Aéreas en la guerra civil española», al referirse a la actuación de los cazas CR-32 en su confrontación con los soviéticos I-15 e I-16, dice que:

«El Polikarpov I-15 superaba ligeramente al FIAT en maniobrabilidad, en su capacidad de ascensión y por su techo, pero más lento y no tan bueno en picado.»

«El I-15 contaba con cuatro ametralladoras rápidas PV-1, de 7,62 mm., pero en el combate entre los dos tipos, el resultado dependía en medida muy considerable de la suerte y la destreza.»

*El malogrado aviador madrileño **Ramón Castañeda**, "Chato de Carabanchel" fotografiado con su sufrido I-15.*

dos pilotos, como Ramón Castañeda Pardo («Chato de Carabanchel»)(16), Gonzalo García Sanjuan, Antonio Alarcón Artal y Gerardo Gil Sánchez, pasaron destinados a las Escuelas de Pilotos del sureste español donde ejercieron como profesores de vuelo y, casos de Castañeda y García Sanjuan, perecieron en la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí en sendos accidentes. Ramón Castañeda, junto al UTI-16 («Mosca» biplaza), llegó a volar uno de los FIAT CR-32 capturados en simulacros de combate con los «Moscas» tripulados por los alumnos.

Por su parte, los norteamericanos Frank G. Tinker y Albert G. Baumler («Ajax»), pasaron también a volar los monoplanos soviéticos, pero en unidades operativas.

* * *

Desaparecida la primera de las dos Escuadrillas de «Chatos» formadas en el aeródromo de Los Alcázares, por su integración con la creada días después en el de Lamiaco (Bilbao) y que se conoció bajo el gentilicio de «Vasca», parece más indicado terminar esta Primera Parte de «Los Chatos en España», para continuar en un próximo número de «Aeroplano» con la narración de los hechos de armas más destacados en que intervino esta Escuadrilla «Vasca» durante la campaña del Norte, y en otro, terminar con el resto de las Escuadrillas que conformaron el Grupo de Caza n.º 26 en la organización de las FARE de mayo de 1937. ■

(16) Piloto de caza español, conocido bajo el pseudónimo de "Chato de Carabanchel", que, en la guerra de 1936/39, durante la batalla de Madrid, combatió encuadrado en una de las primeras Escuadrillas de "Chatos" formadas, pasando después a la escuela de Alta Velocidad de El Carmolí, donde ejerció como profesor a bordo de los UTI-4 ("Mosca" doble mando) y llegó a volar, en simulacros de combate, alguno de los FIAT CR-32 capturados o reconstruidos. Falleció en accidente de aviación.

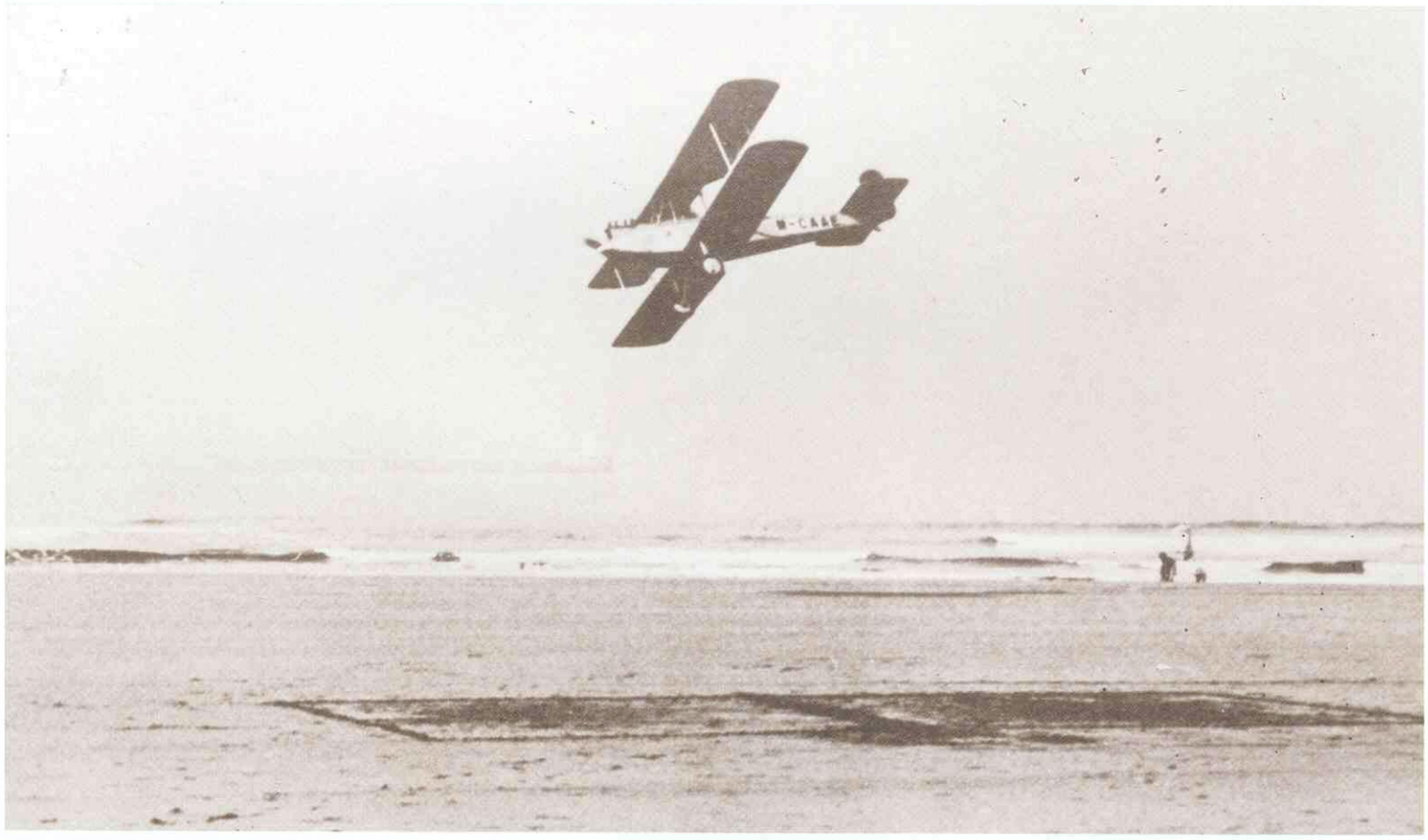
Tras el regreso, el personal** de tierra **inspecciona un "Chato". Inmediatamente**, deberá quedar **preparado para otro servicio de guerra.

Facetas menos conocidas de un gran aviador: CARLOS HAYA y la Aviación Deportiva

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

El 21 de febrero de 1988 se cumplieron Cincuenta Años de la muerte en combate de Carlos Haya, caído en un glorioso encuentro aéreo, a los 36 años de edad, después de una carrera aeronáutica tan impresionante que la sola enumeración de sus realizaciones, records, trabajos, títulos y esfuerzos parecen el relato de la vida de varios titanes juntos.

La biografía completa de nuestro magnífico aviador está todavía por escribir, pero sin duda entre tantos logros, intentos y realizaciones cumplidas, faltan por destacarse algunos relatos de hazañas menores, intercaladas entre aquellas otras que han sido ampliamente investigadas y glosadas con esmero por otros autores. Es a esa tarea de «alcance intermedio» a donde va dirigido este trabajo: a relatar los magníficos esfuerzos de Haya, que quedaron eclipsados u oscurecidos a través de su biografía, por hazañas más gloriosas y espectaculares.



Carlos de Haya y Alvaro García Ogara, a su llegada a la ***playa de Algorta,*** *después de finalizar la* ***vuelta a Europa, 8.000 Kms.,*** *en una avioneta* ***AVRO-AVIAN*** *«Horacio el optimista» (el perro).*

LOS PRELIMINARES DE UNA VOCACION

Carlos de Haya y González de Ubieta nació en Bilbao el 1 de marzo de 1902, realizando sus estudios primarios y de bachillerato en la misma ciudad e ingresando en la Academia de Intendencia de Avila a los 16 años. Salió de la misma con el grado de Alférez y el número dos de su Promoción en 1921 y después de algún corto destino peninsular, vio sus primeras acciones de guerra en Marruecos en 1922. Promovido a Teniente el 7 de julio de 1923, volvió a la zona de Melilla al año siguiente, agregado a una Compañía de Montaña.

Su vida aeronáutica, de una intensidad espectacular, comienza al ser nombrado el 30 de marzo de 1925 para realizar el Curso de Piloto en la Escuela Civil de Albacete, continuando la transformación en septiembre, como miembro de la 27 Promoción de Pilotos Militares en Cuatro Vientos. Desde su primer destino como aviador en Melilla, en febrero de 1926, encuadrado en la 1.ª Escuadrilla del Grupo «Bristol» que manda el Comandante Pío Fernández Mulero, se integra con un grupo de pilotos de una gran categoría como profesionales y como aficionados a todo lo aeronáutico, como Pedro Tauler, Joaquín García Morato y otros tantos. Algunos de estos lazos íntimos,

Su enorme afición
a todos los diferentes aspectos
de la Aviación, le llevaron...
por puro espíritu deportivo
y de superación profesional
a realizar cuantos cursos
y actividades cayeron
bajo su alcance
o dentro de sus posibilidades

Carlos Haya González
y Alvaro García Ogara
en la avioneta AVRO-AVIAN
«HORACIO EL OPTIMISTA» (el perro)
a su llegada a Madrid después de realizar
la vuelta a Europa 1928.

como los establecidos con Luis Zubieta, Cipriano Rodríguez «Cucufate», Rogelio Azaola y Alvaro García Ogara, perdurarían en forma de amistades entrañables toda su vida.

Realiza los continuos y arriesgados vuelos de aquella gloriosa campaña para la Aviación Española. En junio de 1926 pasa a la Escuadrilla «Napier», dentro del Tercer Grupo en Melilla, con Alejandro Gómez Spencer como Jefe de Escuadrilla dentro del Grupo Expedicionario. Su enorme afición a todos los diferentes aspectos de la aviación, le llevaron desde el comienzo de su vida aérea y por puro espíritu deportivo y de superación profesional, a realizar cuantos cursos y actividades distintas cayeron bajo su alcance o dentro de sus posibilidades.

En julio y agosto de 1926 realiza el curso de piloto de hidroaviones en Los Alcázares. De inmediato vuelve a su unidad en Melilla y continúa interviniendo en las operaciones hasta el final de la Campaña, por la que recibe las condecoraciones habituales, demostrando siempre ser un oficial y aviador pleno de espíritu de sacrificio, enorme resistencia física, valor y pericia, cualidades que va a ir incrementando a lo largo de su vida.

bordo del avión, solucionando los problemas de antenas, acoplamiento, compensación de brújulas, etc.

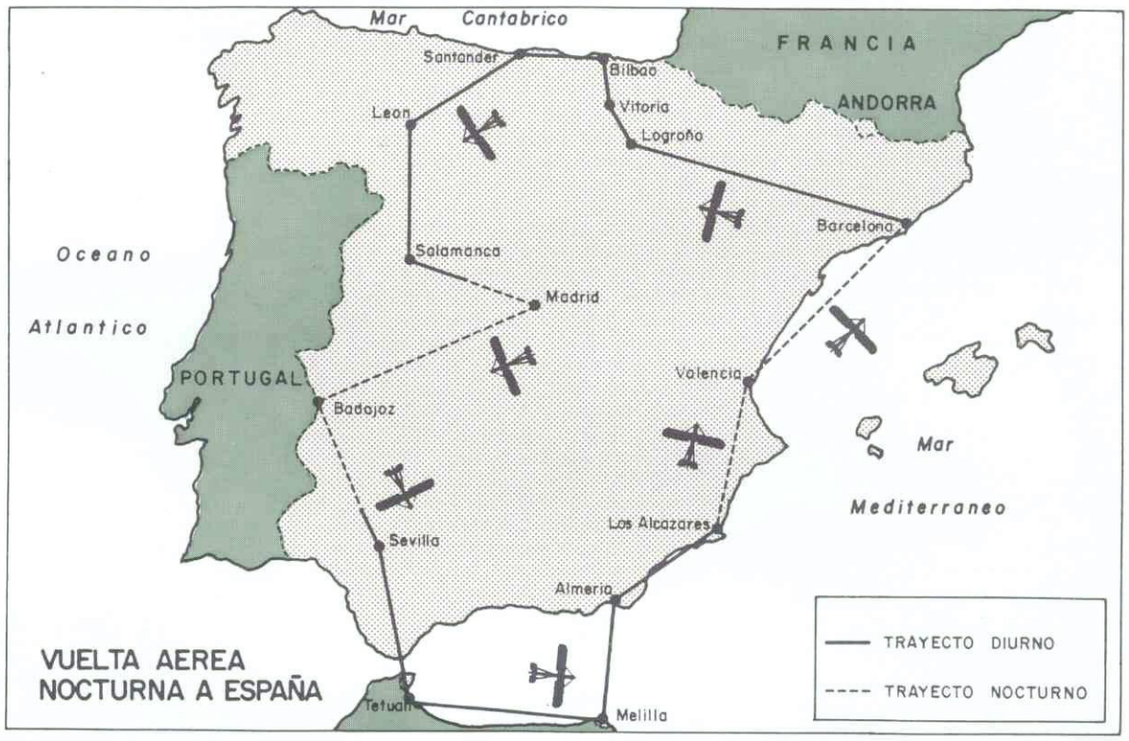
Las estaciones de tierra que utilizaban, emitían señales cada cinco minutos y así efectuaron de noche los tramos Los Alcázares-Valencia-Barcelona, continuando su recorrido previsto y tomando tierra en Getafe de noche con la ayuda de una línea de faroles. A la 4 de la mañana del 11, despegan para Badajoz, presionados por el intento inicial, que consistía en hacer la vuelta completa en 48 horas. Tomaron tierra por avería de una magneto en un campo entre Badajoz y Sevilla, y por fin consiguieron llegar a Tablada y de allí saltar a Tetuán y Melilla.

Habían tardado 72 horas, empleando casi continuamente el radiogoniómetro, haciendo recaladas exactas durante la noche en puntos previamente marcados, demostrando una competencia y una preparación perfecta en el nuevo sistema de navegación aérea.

AVIADOR POLIFACETICO

No cabe duda de que Carlos Haya, después de realizar el Curso de Vuelo Sin Visibilidad (1927) y la

Habían tardado 72 horas empleando continuamente el radiogoniómetro, haciendo recaladas exactas durante la noche en puntos previamente marcados, demostrando una competencia y una preparación perfecta en el nuevo sistema de navegación aérea



1927: LA VUELTA NOCTURNA A ESPAÑA

Terminada la guerra, Haya y Tauler, dos oficiales distinguidos, tienen la ambición de realizar un vuelo directo a Japón. Se les niega en ese momento, por estar otros vuelos en proceso de preparación o ejecución, pero se les promete apoyo, medios y facilidades para que continúen su entrenamiento. Por ello hacen frecuentes vuelos nocturnos de Málaga a Tetuán y preparan una Vuelta a España con escalas desde Melilla a Almería, Los Alcázares, Barcelona, Logroño, Vitoria, Bilbao, Santander, León, Salamanca, Madrid, Badajoz, Sevilla, Málaga y regreso a Melilla.

La completísima vuelta a la Península se llevó a cabo entre los días 9 y 11 de septiembre de 1927, partiendo de Melilla a las 14,00 horas, a bordo de un De Havilland «Napier», el DH-9 número 66 y efectuando saltos tanto de día como de noche, empleando navegación a estima y usando intensamente el radiogoniómetro para las recaladas de precisión. Habían estudiado todas las complicaciones inherentes a la instalación del radiogoniómetro a

vuelta ya citada, era un auténtico experto expecializado en vuelo nocturno, vuelo sin visibilidad y navegación radiogoniométrica. El inició en España este tipo de vuelos, de forma regular, con notable consideración internacional, especialmente en Alemania, a donde fue invitado en repetidas oportunidades para explicar sus experiencias y compartir nuevas ideas.

Buena prueba de que Haya tenía una vocación única de aviador polifacético, es su continua preparación en cursos o actividades secundarias, pero que van completando su formación enciclopédica. En mayo de 1928 obtiene el título de Radiotelegrafista Primero y en diciembre de 1929 completa su preparación con el Curso de Observador de Aeroplano. También en noviembre de 1928 realiza el Curso de Paracaidistas, del cual es testimonio esa famosa fotografía llena de futuros nombres famosos, entre los cuales están Pastor, Rambaud, Alvarez Buylla, Méndez Parada, Gómez Jordana, López de Haro, Chamorro, Gamir y el propio Haya. Además de un experto navegante y un acróbata consumado, Carlos Haya ha ejercido personalmente como mecánico en algunos momentos de

Tauler y ***Haya delante del De Havilland DH-9 «NAPIER»*** *con el que dieron la* ***Vuelta Nocturna a España*** *en dos días y medio.*

su carrera posterior a la Guerra de Marruecos, en numerosos incidentes, averías o tomas de tierra fortuita, como profesor de paracaidismo y como profesor en la Escuela de Mecánicos. Su actividad como inventor le llevó a contactos muy intensos con algunos mecánicos de vuelo y tierra y a tener él mismo ciertas habilidades como técnico en mecanismos y en ingenios neumáticos y eléctricos.

Mientras tanto, en el verano de 1928 efectuaría una de las hazañas deportivas más curiosas y meritorias para la época, que ha pasado un tanto oscurecida por sus otros éxitos más llamativos. Nos referimos a la Vuelta a Europa en avioneta.

1928 VUELTA A EUROPA: 9.000 KILOMETROS EN UN BIPLANO DE 80 CV

Según el texto de Gomá, el 17 de junio de 1928, salieron del aeródromo de Croydon en Londres, tres avinetas Avro Avian con motor Cirrus de 76 CV para realizar el «Tour de Europa», de las cuales una iba pilotada por Carlos Haya llevando como pasajero y observador a su amigo Alvaro García Ogara. En otra volaba como piloto el Marqués de Córdoba y la tercera estaba tripulada por el capitán Alfredo Gutiérrez y el Marqués de Navarrete. El 18 vuelan de París a Biarritz pasando por Tours y Burdeos, y el 19 alcanzan Madrid pasando por Vitoria.

La avioneta Avro Avian, volaba a una media de 120 kilómetros por hora, consumiendo 30 litros por hora y 3 de aceite por cada 500 kilómetros, cargando un depósito de 100 litros de gasolina con 80 más suplementarios.

En Madrid, Haya y Ogara gestionaron los permisos para realizar la vuelta a Europa, consiguiendo despegar para Barcelona el 27 de julio de 1928. Efectuaron en pocos días los tramos Barcelona, Marsella, Niza, Pisa y Roma, a donde llegaron el 1 de agosto. Vuelan a continuación a Nápoles, Brindisi, Salónica, y llegan a Constantinopla-Estambul, donde el papeleo les retiene ocho días.

El ***Napier DH-9-66*** *estaba* ***provisto de faros*** *de iluminación nocturna.*

El ***DH-9-66*** *también estaba* ***equipado*** *con* ***Radiogoniómetro Marconi*** *de* ***antenas fijas*** *y una* ***A.D.G.***

La famosa foto del ***1.er Curso de Paracaidistas*** *en* ***noviembre 1927.*** *De pie de izquierda a derecha* ***Angel Chamorro García, Valeriano Turné Pérez de Seoane, Angel Pastor Velasco, José Gamir Rubert, Carlos de Haya González, Isidoro López de Haro, González Marco*** *y* ***Rafael Gómez Jordana y Souza.*** *Sentados,* ***José Méndez Parada, Arturo Alvarez Buylla*** *y* ***Luis Rambaud Gomá.*** *Parece que faltan en la foto* ***Ruiz Casaux*** *y* ***Jesús Montesinos.***

El 18 de agosto vuelan a Sofia, Belgrado y Budapest, donde arriban el 20, continuando el 21 a Viena y a Praga y Berlín-Dessau el 24, para allí visitar la fábrica Junkers. Sobre Tempelhof, quiere la leyenda que Carlos Haya, también un magnífico acróbata, hiciera una maravillosa exhibición, muy aplaudida por el público, aunque con mentalidad típicamente germánica, al bajar le pusieron una multa, por estar prohibido hacer acrobacia en aquel aeródromo. Estaban en Amsterdam el 1 de septiembre, en Londres-Kenley el 2, en París el 7, el 8 en Tours y el 9 en Biarritz y Bilbao, donde tomaron tierra en la playa de Algorta. El 14 de septiembre estaban de vuelta en Madrid habiendo recorrido cerca de 9.000 kilómetros y en todo el enorme periplo sólo tuvieron un pequeño percance con un tubo de escape que les obligó a la escala de Biarritz antes de llegar a Bilbao.

En Sofia había salido a recibirles una comisión con banderas españolas del siglo XVI, preguntándoles datos acerca de los Reyes Católicos. Suponemos que las enseñas serían del XV en todo caso, y que quizás preguntaran por el monarca español en ese momento, Alfonso XIII.

Carlos Haya *probablemente durante el* ***Curso de Paracaidista.***

EL VUELO INSTRUMENTAL SISTEMATICO

En diciembre de ese año de 1928, Carlos Haya tenía en su haber la nada despreciable cifra de 758 horas y 35 minutos de vuelo. A comienzos de 1929, meses de enero y febrero, empiezan a aparecer en su cartilla de vuelo anotaciones de vuelo sin visibilidad, vuelos nocturnos o vuelos con cabina cerrada, algunos incluyendo el despegue y aterrizaje, con un observador a bordo.

En marzo de 1929 realiza otro vuelo a través de Europa, más reducido que el anterior, que le lleva desde Londres a través de París y Burdeos, de vuelta a Cuatro Vientos.

Durante todo ese año se dedica intensamente al vuelo

sin visibilidad, con anotaciones continuas de «vuelo con caperuza», vuelo nocturno y vuelos de experimentación con instrumentos, empleando con mayor frecuencia aviones de los tipos DH-9 «Napier», Loring R-I y E-180. Encuentra tiempo para realizar una ascensión en globo libre, como tripulante, en el esférico «Comandante Molas», con salida de Guadalajara y descenso en Benifar (Huesca). Todo el año 29 está su historial salpicado de vuelos instrumentales y nocturnos entre Cuatro Vientos, Los Alcázares, Barcelona y Sevilla.

LA «CHALLENGE INTERNATIONAL» DEL AÑO 1930

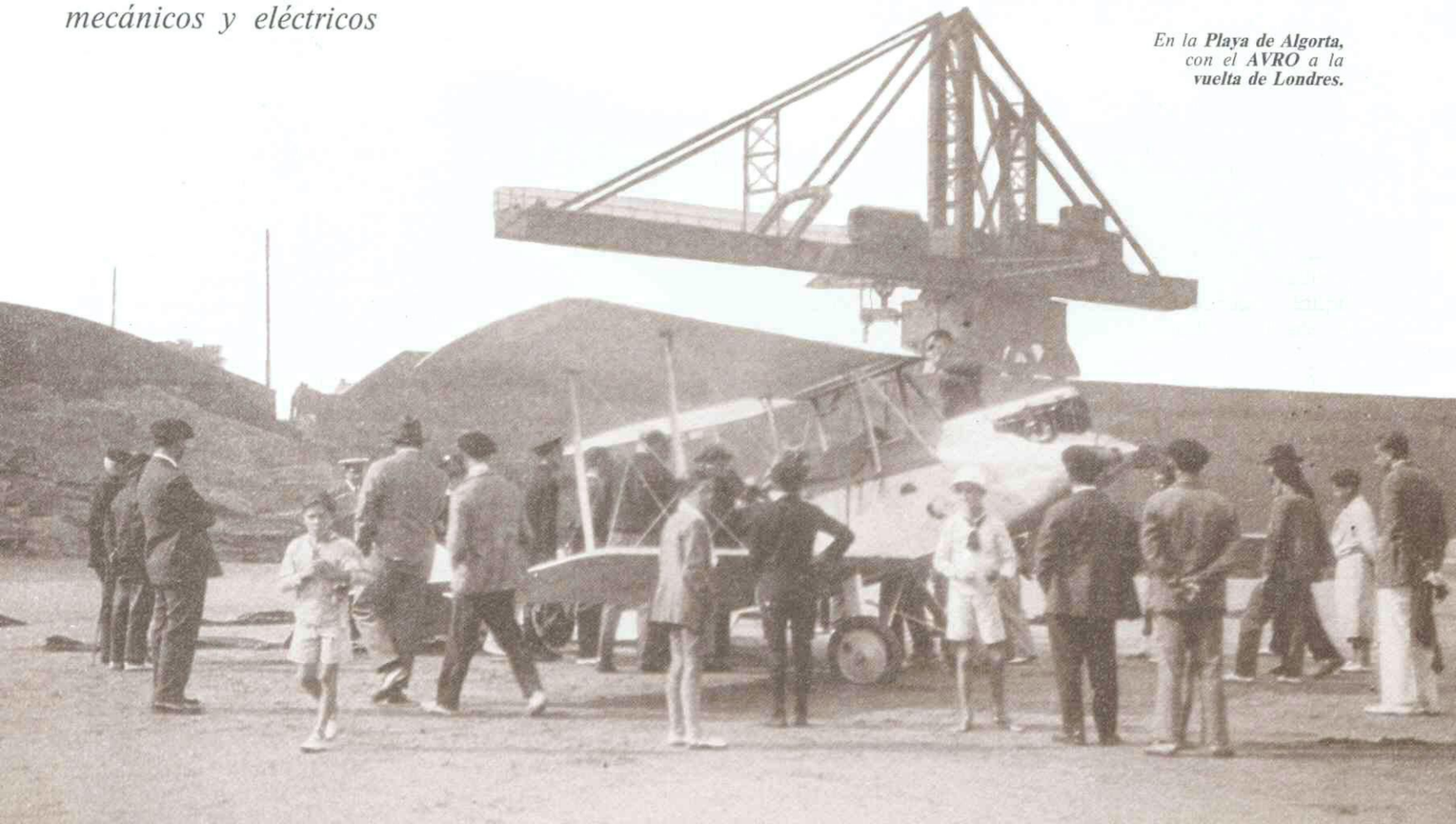
A mediados del año 30 participa en la Vuelta Oficial a Europa fuera de concurso, por haber llegado tarde su inscripción, pero a pesar de eso, le invitan a tomar parte en ella. La Segunda Challenge International se celebró en Berlín, efectuándose un recorrido de 12.000 kilómetros a través de Europa, que Haya realizó puntualmente a bordo de una avioneta CASA, saliendo de Madrid el 15 de julio, recorriendo parte de Francia, Alemania, Inglaterra, de nuevo Francia, España, Francia-Suiza, Austria, Alemania, Polonia, llegando de vuelta a Madrid el 14 de agosto del mismo año 1930. El Aero Club alemán le concedió por ello una placa honorífica.

Ya a principios de ese año, Haya había recepcionado en Sevilla el segundo de los Breguet XIX tipo «Gran Raid» Súper Bidón que se construyeron para llevar a cabo vuelos de gran distancia y duración. Era el primero en numeración de los dos construidos, pero tuvo un problema y salió de fábrica más tarde que el 12-72 «El Jesús del Gran Poder». Uno de sus primeros vuelos con el 12-71, con el que se harían famosos tanto él como Cipriano Rodríguez, tuvo lugar el 9 de mayo de ese año, y pocos días más tarde, en junio, comenzaron los intentos para alcanzar el record de velocidad en circuito cerrado con 500 kilos.

LOS RECORDS MUNDIALES

Los Records Mundiales de Velocidad en circuito cerrado de 5.000 kilómetros con carga de 500 kilos, realizado el día 7 de octubre de 1930, así como el Record de Velocidad en 2.000 kilómetros con 500 kilos y en el mismo vuelo, el de Velocidad sobre circuito de 2.000 kilómetros sin carga, batidos los dos últimos simultáneamente el día 11 de octubre del mismo año, hicieron pasar a Carlos Haya por derecho propio a los primeros puestos de nuestra historia aeronáutica. La historia de la preparación y ejecución de estos dos vuelos, se encuentra espléndidamente recogida en los trabajos del Coronel Jaime Aguilar, en artículo de la «Revista Aeronáutica y Astronáutica» de enero de 1981, núm. 481, así como posteriormente en el capítulo XI del libro de «Grandes Vuelos», magistralmente plasmado por el mismo autor. Quede constancia aquí, de que gracias a la previsión, conocimientos y escrupuloso rigor con que tanto Cipriano Rodríguez como Haya procedieron para la homologación de los Records en la Federación Aeronáutica Internacional, los suyos son de los poquísimos records internacionales que España tiene reconocidos, por falta de requisitos nimios pero necesarios: se establecieron dos circuitos, uno largo y otro corto, se nombraron y citaron observadores terrestres, se comunicaron las fechas y horas de comienzo, intermedias y finales aproximadas de las pruebas, y se nombraron cronometradores y representantes oficiales de la FAI en los vértices a los Capitanes Vicente Gil Mendizábal, Andrés del Val y al Teniente Federico Bellod. En nuestro país, desgraciadamente, se han batido muchos records aéreos, pero muy pocos han sido homologados, cuando el coste o el esfuerzo para hacerlo era una cuestión simplemente de buena organización logística.

Además de experto navegante y acróbata consumado, Carlos Haya ejerció en algún momento como mecánico, profesor de mecánicos, paracaidista. Como inventor tenía habilidades técnicas en mecanismos mecánicos y eléctricos



*En la **Playa de Algorta**, con el **AVRO** a la **vuelta de Londres.***

Con el Comandante Legorburu y su perro, a bordo de un biplano.

A PESAR DE LA CRISIS

El desastre sufrido por la Aviación Militar a comienzos de 1930 en su esfuerzo organizativo, continuó después como consecuencia o repercusión de la sublevación republicana del 15 de diciembre de 1930 en Cuatro Vientos, en las secuelas de la cual, prácticamente se diezmó a los oficiales y jefes con arraigo aeronáutico y pensamiento independiente. No obstante, el programa de vuelos siguió su curso increíblemente y los aviadores españoles protagonizaron vuelos resonantes.

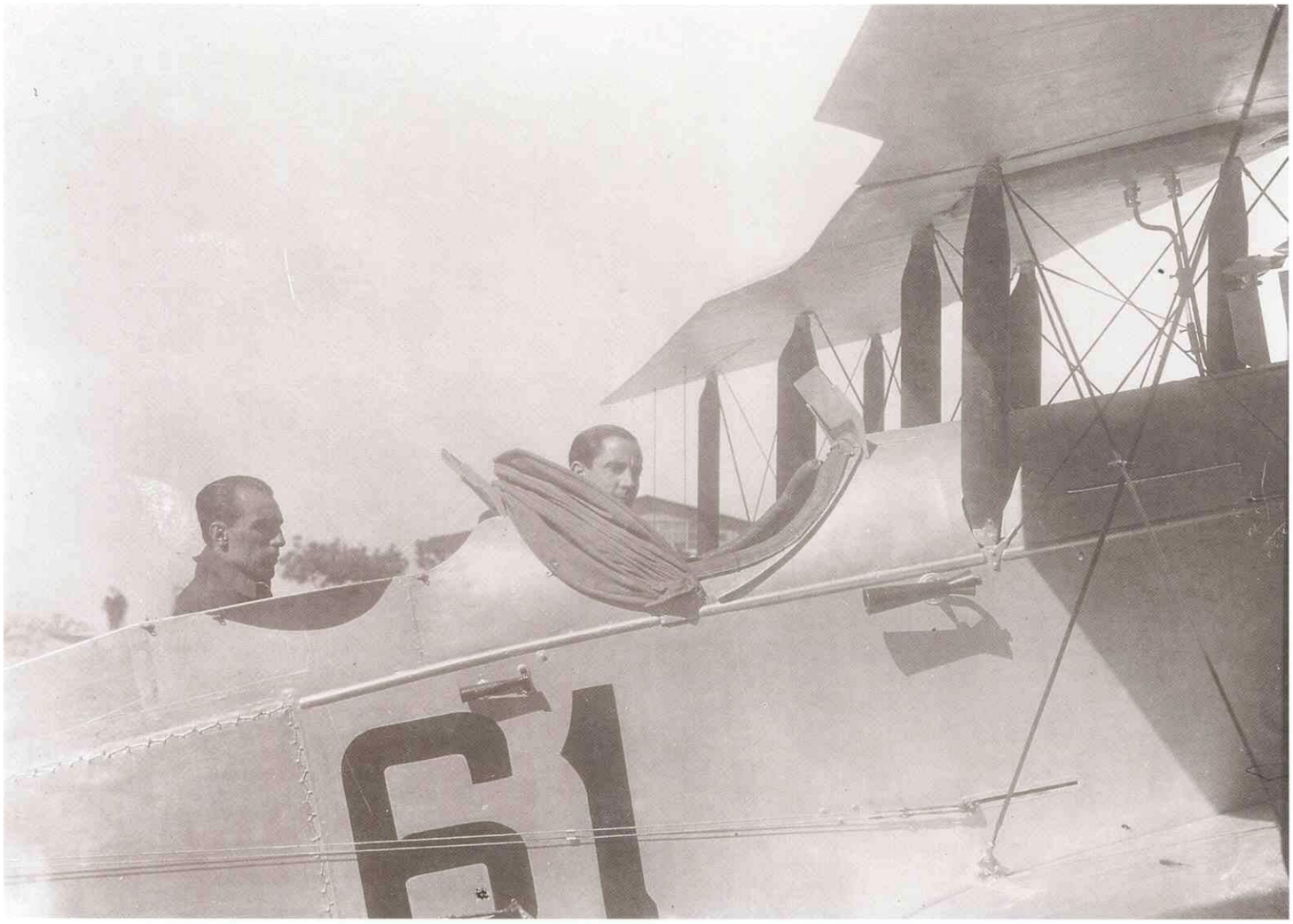
Como parte de esas iniciativas consiguieron completar Haya y Rodríguez los records de velocidad citados, por los cuales Carlos Haya recibió el Trofeo Harmon del año 1930 y el Diploma de Honor y Medalla de Oro de la Liga Internacional de Aviadores. A comienzos del año 31 y pese al decreto de disolución del 8 de enero 31, Haya continúa sus entrenamientos de vuelo sin visibilidad. Emplea casi siempre ahora un avión Loring R-111, un biplaza de reconocimiento que realizó su primer vuelo en 1926 con motor Hispano Suiza de 500 CV y de los cuales se construyeron unos 110 ejemplares. Con 8.000 metros de techo y 235 Km/hora de velocidad, el encargo de abril de 1927 comenzó a ser entregado entre 1929 y 1930 y estuvieron en servicio hasta 1935. También vuela el Avro-31. En octubre de ese año 31 realiza con Sastre la Vuelta a España en una avioneta Mono-Aviceros.

En noviembre de 1931 dirige el Teniente Haya el Curso de Vuelo sin Visibilidad que se realiza en Cuatro Vientos y durante todo ese mes, diciembre y el resto del año 32, se emplea a fondo en los vuelos con «caperuza», vuelos dentro de nubes, despegues y aterrizaje sin visibilidad y posiciones anormales con salida de barrenas y restablecimiento, utilizando ya el «integral giroscópico» que él ha ideado y va perfeccionando.

EL GRAN VUELO SEVILLA - BATA

El vuelo o raid Sevilla-Bata, el 24 de diciembre de 1931, tiene lugar en uno de esos periodos intermedios, en muy pocos días, para los cuales Haya, a la vista de su cartilla de vuelos, es difícil saber de dónde sacaba tiempo para tantas actividades distintas.

En el ***Aeropuerto de Sondica,*** *Bilbao. De izquierda a derecha, Comandante* ***José Legorburu, Dolores González de Ubieta de Haya,*** *su tía* ***Julia,*** *la* ***Alcaldesa,*** *su tío* ***J. Ortiz de la Riva,*** *el* ***Alcalde*** *y* ***Carlos de Haya.***



***Carlos Haya** con un alumno en un **DH.9**, durante uno de los **Cursos de Vuelo sin Visibilidad** que impartió. En **noviembre** de **1931** se celebró en **Cuatro Vientos** y **Alcalá de Henares** el **primer curso** dirigido por el Teniente Haya, en el cual tomaron parte diversos profesores de las Escuelas. En **1932** se realizó otro curso para alumnos en **Cuatro Vientos** también dirigido por Haya.*

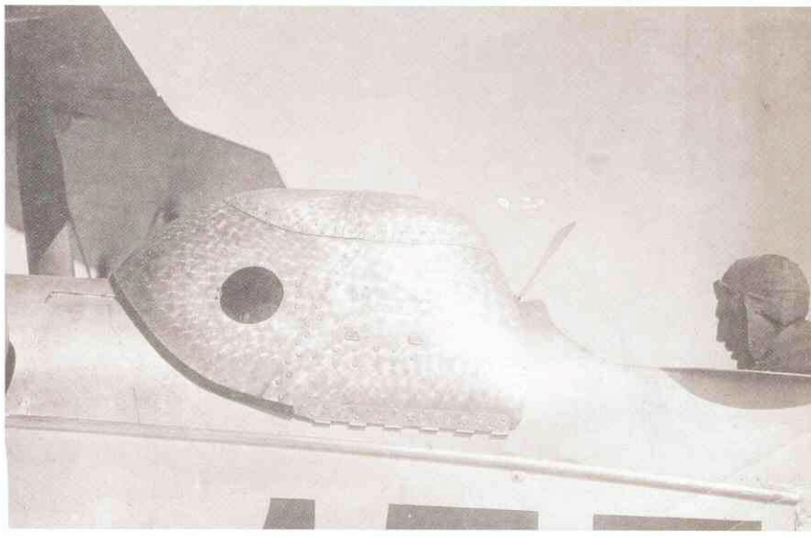
Se había ideado un vuelo directo Madrid-Guinea en un avión terrestre, y el planeamiento se le encargó a nuestro hombre desde el primer momento, usando el avión que ya habían empleado para los records del año 30, el Súper Bidón «Gran Raid» 12-71. Según Gomá en el capítulo IV de su segundo tomo, el 21 de diciembre quizás fuera el mejor día según la meteorología, pero al final decidieron hacerlo desde Sevilla, el 23 o el 25 debido a la luna llena. Por fin despegaron el 24, día de Nochebuena de 1931 a las 10,41 desde Tablada.

El vuelo quedó establecido en 4.312 kilómetros en 27 horas 11 minutos, a una velocidad media de 158 Km/hora, atravesando por primera vez el desierto del Sahara en toda su extensión de norte a sur y arribando a Bata a las 13,52 del día 25, día de Navidad.

Nada más expresivo aunque ha sido repetido otras veces, que el sencillo comentario de Cipriano Rodríguez a un periodista: «Los buenos vuelos no tienen historia, todo se desenvuelve normalmente. La realización corresponde al cálculo, la aventura se cumple sencillamente. ¿El momento de la Nochebuena en el aire? ¡Ah! nada que se preste a evocaciones líricas. Sin visibilidad y por tanto sin el elemento literario de las estrellas, nos limitamos a festejarla bebiendo una copa de coñac».

El relato completo del vuelo, así como el accidentado regreso, constituye uno de los capítulos —el número XII— más espléndidos del libro «Grandes Vuelos de la Aviación Española», debido a la minuciosidad, el esmero y el rigor del cual hizo gala como de costumbre, el Coronel Emilio Herrera Alonso. Nada se puede añadir a ese texto modélico.

En noviembre de 1931 Haya dirige el 1.er Curso de Vuelo sin Visibilidad para profesores efectuado en Cuatro Vientos y Alcalá de Henares. En abril de 1932 se realiza el Segundo Curso para alumnos oficiales de las Fuerzas Aéreas en Cuatro Vientos



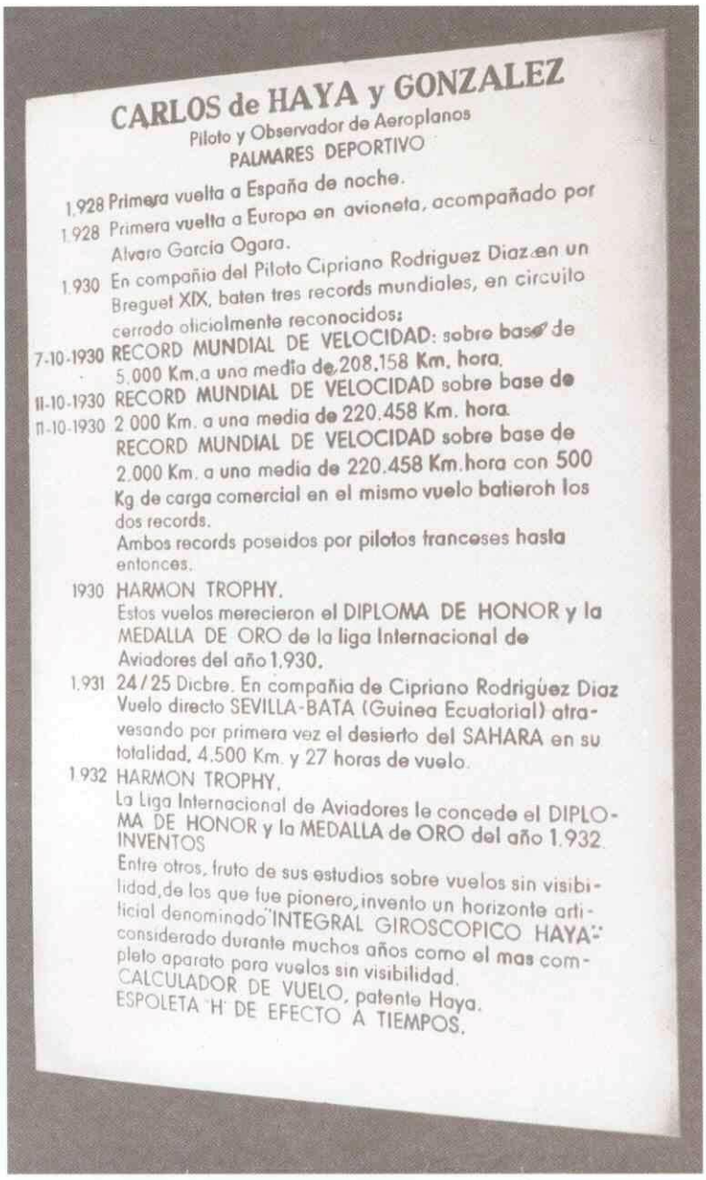
Haya, instructor** a bordo de otro **avión equipado con caperuza fija** para **Vuelos sin Visibilidad.

En el ***brillante «palmarés» de Carlos Haya,*** *que está en posesión de su hijo Héctor de Haya Gálvez, figuran en lugar destacado la* ***Cruz Laureada de San Fernando,*** *las* ***dos Medallas Militares,*** *la* ***Medalla de Oro al Valor Militar,*** *italiana (similar a nuestra Laureada) y las* ***dos Medallas de Oro del «Harmon Trophy».***

La ***Medalla de Oro*** *que* ***acredita*** *el* ***Harmon Trophy*** *del año* ***1932.*** *En el anverso de la medalla figura sobregrabada la dedicatoria a «Cucufate», regalo entrañable de un compañero a otro.*

EL SEGUNDO HARMON TROPHY

Por este vuelo extraordinario, Haya volvió a recibir otra vez el gran honor del Harmon Trophy del año 1932, de nuevo Diploma de Honor y Medalla de oro de la Sección Española de la FAI. Por cierto que al recibir este segundo trofeo y con la características caballerosidad que le caracterizaba, Carlos Haya, que había sido el piloto de los tres records y después del vuelo a Bata, regaló a Cipriano Rodríguez la medalla de oro recibida en 1932, sobregrabada con una leyenda llena de cariño, ya que al gran «Cucufate» se debía una enorme parte de la gloria. A los pocos años de terminar la guerra civil y habiendo fallecido ambos heroicos aviadores en combate, la familia de Cipriano Rodríguez, en un gesto entrañable, le regaló de nuevo esa medalla a Héctor Haya, aviador e hijo de nuestro héroe, que es quien la conserva orgullosamente hoy día.



CARLOS de HAYA y GONZALEZ
Piloto y Observador de Aeroplanos
PALMARES DEPORTIVO

1.928 Primera vuelta a España de noche.
1.928 Primera vuelta a Europa en avioneta, acompañado por Alvaro García Ogara.
1.930 En compañía del Piloto Cipriano Rodriguez Diaz en un Breguet XIX, baten tres records mundiales, en circuito cerrado oficialmente reconocidos:
7-10-1930 RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD: sobre base de 5.000 Km. a una media de 208.158 Km. hora.
11-10-1930 RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD sobre base de 2.000 Km. a una media de 220.458 Km. hora.
11-10-1930 RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD sobre base de 2.000 Km. a una media de 220.458 Km. hora con 500 Kg. de carga comercial en el mismo vuelo batieron los dos records.
Ambos records poseidos por pilotos franceses hasta entonces.
1930 HARMON TROPHY.
Estos vuelos merecieron el DIPLOMA DE HONOR y la MEDALLA DE ORO de la liga Internacional de Aviadores del año 1.930.
1.931 24/25 Dicbre. En compañia de Cipriano Rodrigúez Diaz Vuelo directo SEVILLA-BATA (Guinea Ecuatorial) atravesando por primera vez el desierto del SAHARA en su totalidad. 4.500 Km. y 27 horas de vuelo.
1.932 HARMON TROPHY.
La Liga Internacional de Aviadores le concede el DIPLOMA DE HONOR y la MEDALLA de ORO del año 1.932.
INVENTOS
Entre otros, fruto de sus estudios sobre vuelos sin visibilidad, de los que fue pionero, invento un horizonte artificial denominado "INTEGRAL GIROSCOPICO HAYA" considerado durante muchos años como el mas completo aparato para vuelos sin visibilidad.
CALCULADOR DE VUELO, patente Haya.
ESPOLETA "H" DE EFECTO A TIEMPOS.

Palmarés deportivo de Haya.

El asesoramiento y colaboración con otros compañeros que iban a realizar vuelos especiales era habitual en nuestro hombre. Colaboró con Mariano Barberán en la preparación del raid a La Habana y probablemente hubiera sido su compañero de vuelo. Pero tras el fin no afortunado del regreso de Guinea y su costo, que tuvo cierta trascendencia en la Cámara de Diputados y con el fin de evitar una negativa de fondos, se retiró, siendo sustituido por el Teniente Collar.

A mediados de 1932 vuela continuamente haciendo pruebas de instrumentos en aviones DH-9 «Napier», Loring R-III y Moth, acompañado frecuentemente por el Comandante Jordana y los pilotos Ferreiro, Llorente, Azcárraga, Muñoz, Pazó y Vela. El 10 de noviembre de ese año continúa probando su integral de vuelo en el Loring R-III 88 y el 9 de diciembre vuela con Pazó en el mismo R-III 88 para presentar los resultados a la Comisión Examinadora.

PRESENTACION INTERNACIONAL DEL «INTEGRAL HAYA»

En 1933 marcha en comisión a París donde hace demostraciones de sus inventos ante el Servicio Técnico del Aire francés, con el «Integral Giroscópico» para vuelo sin visibilidad, del cual es inventor y que posteriormente se adoptaría en la Aviación Española con el nombre de «Integral Haya».

A la vista de su cartilla de vuelos, es difícil saber de dónde sacaba tiempo para tantas actividades distintas

En 1934 continúa como profesor en las escuelas de Cuatro Vientos y Alcalá de Henares. En junio y julio efectúa una vuelta a España en hidroavión Dornier 19 desde Los Alcázares a Huelva, Vigo, La Coruña, Santander, San Sebastián, Bilbao, Santoña, Los Alfaques, Rosas, Pollensa, Cartagena y regreso a Los Alcázares.

Durante 1935 realiza gran cantidad de vuelos de prácticas de bombardeo, fotografía aérea y tiro con ametralladora. En junio de ese año participa en la Vuelta a España de patrullas militares con el Capitán Micheo, volando de Sevilla a Madrid, Los Alcázares, Sevilla, León, Logroño, Barcelona y Madrid en el Breguet XIX -5. Desde finales de 1935 se le nombra Secretario Técnico de la Dirección General de Aeronáutica con el General Goded, cargo que desempeña hasta los primeros meses de 1936, en que se le destina como Jefe de la Segunda Escuadrilla de Breguet del Grupo 22 en Tablada.

UN AVIADOR CON ESPIRITU DEPORTIVO

Se le podía considerar un pintor aficionado de cierta categoría y había practicado la cerámica, tocando el laúd aceptablemente. Era Carlos de Haya una persona con sensibilidad artística, amante de las artes y asistía asiduamente a todos los conciertos que podía.

En una ocasión, Ruiz de Alda lo invitaba a seguir su ejemplo, abandonando la Aviación para dedicarse a la política en aquella España inmediatamente anterior a 1936, convertida en un hervidero de actividades políticas y sociales. Le contestó que era tanta su afición a todo lo aeronáutico que por nada del mundo dejaría esta profesión. Todo eso revela su entusiasmo y la gran dedicación que durante toda su vida le dedicó a la actividad aérea, en todos sus aspectos.

Hombre pundonoroso, con un alto sentido del deber y de la honorabilidad, todo ello le impulsó siempre a rechazar tratos dudosos, a pesar de que su esposa y sus hijos estaban en la otra zona durante el comienzo de la Guerra Civil. Su espíritu deportivo fue demostrado en un sinnúmero de ocasiones, a veces unido a un elevadísimo sentido de la responsabilidad y del deber. La anécdota que quizás mejor lo demuestra fue aquella en la cual, siendo él en ese momento, el piloto personal del General Franco, y solicitado un vuelo personal por éste, se negó a llevarlo a cabo debido a lo peligroso de la situación meteorológica, despegando él a continuación *solo* para realizar el mismo recorrido solicitado por el General, demostrando, a su vez, que no se negaba por falta de valor, sino por un exquisito sentido de la responsabilidad que implicaba.

*El **Breguet XIX Súper Bidón núm. 71** que **volaron Cipriano Rodríguez** y **Carlos Haya**, salió algo más tarde de fábrica por una avería inicial, y se le dotó de cabina cerrada. Haya en el puesto de piloto.*

PROFESIONAL Y CABALLERO

Aunque su gloriosa actuación durante la Guerra Civil hasta su muerte en combate ha sido glosada en numerosos artículos, trabajos y recopilaciones, no nos podemos sustraer a unas breves apostillas, siendo tanto lo bueno, digno y glorioso que se puede decir de Haya.

Era un hombre serio, de elevada estatura y fuerte complexión, que se sometía a un esfuerzo constante y de una férrea voluntad. Disciplinado, trabajador y activo, al comenzar la guerra tenía 2.425 horas de vuelo, realizadas en menos de diez años, las cuales incrementó con 760 horas más durante los dos años de campaña en que actuó, hasta su muerte. Efectuó en esos dos años, más de 300 servicios de guerra, de ellos 82 aprovisionamientos, casi todos ellos nocturnos. Le sale un promedio de 40 horas de vuelo al mes, sólo superado por Angel Salas durante la contienda. La cifra de 16 servicios de guerra al mes es también de las más altas logradas como promedio.

En frase de Jesús Salas Larrazábal, al hacer su escueta biografía para la obra «La guerra de España desde el Aire», dice textualmente: «Haya, con Ramón Franco y Morato, formaban el trío que debería haber modelado el Ejército del Aire Español». ■

*El **Súper Bidón núm. 71**, construido por **CASA**.*

PATTY: LEALTAD HASTA LA MUERTE

"LARUS BARBATUS"

Probablemente, con el fuego, el perro constituye una de las más importantes conquistas de la Humanidad. Con él el homo sapiens alcanzó un grado más en su desarrollo espiritual. El modo en que el hombre entró en contacto amistoso con el can es uno de los misterios que tal vez nunca sea desvelado, pero no parece arriesgado suponer que en algún momento, hace decenas de milenios, coincidiendo con una racha de abundancia de alimentos, capturó un cazador una camada de cánidos —probablemente tras matar a la madre— y aquellos cachorros fueron conservados con vida en espera de peores tiempos. Y con vida continuaron al descubrir la tribu que aquellos animales, al crecer, no solamente eran dóciles y respetaban al hombre, sino que resultaban de gran utilidad, tanto para dar la alarma ante la aproximación de extraños —hombres o animales—, como para cooperar en las frecuentes correrías de caza en las que ambos —hombre y perro— salían beneficiados. Así empezó a nacer una confianza mutua que pronto se transformó en afecto hasta llegar a lo que hoy es.

Aquel primer contacto tuvo lugar hace mucho tiempo, y de ello dan fe las recientes excavaciones realizadas en el valle del Jordán que han puesto al descubierto una tumba de unos 12.000 años de antigüedad, en la que un esqueleto humano tiene su mano posada en el cráneo del de un cánido. En lo que a Europa se refiere, el fósil de perro doméstico más antiguo, hallado, es el del canis familiaris palustris o "perro de la turba", que vivió en el Neolítico (milenios IV-III a.d.C.), descubierto en los yacimientos palafíticos de la estación neolítica de Wetziker, en el cantón suizo de Zurich, cuando en 1854 se realizaban excavaciones para estudiar la corrección hidrológica del Jura.

En la actualidad es el perro compañero habitual del hombre, practicamente en todo el Mundo, y le auxilia en tantos menesteres que se puede asegurar que es el más versátil de todos los animales, siendo innumerables las misiones que puede llegar a desempeñar, destacando entre todas la de ser un excelente compañero, abnegado y fiel hasta el punto de ser el paradigma de la lealtad.

Patty acompañaba a éste a Son San Juan todos los días, y siempre estaba junto a él en el escuadrón del S.A.R. del que, de hecho, era la mascota.

Y un sublime acto de fidelidad y amor realizó Patty con ocasión de un cruento accidente aéreo ocurrido en Mallorca en 1985.

Era Patty una preciosa perra cocker spaniel de color miel, de cuatro años de edad, de la que era propietario el Jefe del 801 Escuadrón de Salvamento, teniente coronel Antonio Oliver Barceló. Cuando se la regalaron siendo un cachorro torpe y encantador, le puso de nombre Patty que era como se había llamado una magnífica pointer que había tenido el padre de Antonio Oliver.

Era muy poco aficionada al mar Patty y tenía miedo a subir en cualquier clase de embarcación, pero no le ocurría lo mismo con el aire, ya que voluntariamente subía a los aviones y helicópteros y, desde luego, acompañando siempre a su amo cuando volaba.

El 20 de septiembre de 1985, una esplendorosa mañana del comienzo del otoño mallorquín, despegó de Son San Juan para realizar un vuelo de prácticas, el helicóptero Superpuma, HD 21—05, del 801 Escuadrón, pilotado por el teniente coronel Oliver. Patty, como en ella era habitual, iba acomodada entre los asientos de los pilotos, en una posición en la que no estorbaba.

Transcurría el vuelo con toda normalidad, y llevaba apenas 40 minutos en el aire y se encontraba el helicóptero sobrevolando la bahía de Alcudia, cuando unas fuertes trepidaciones que dificultaban el mando del aparato, decidieron al piloto a dirigirse a tomar tierra a la base de Pollensa que se divisaba a pocos kilómetros, pasando sobre el istmo de Alcudia, pero las trepidaciones iban a más y el Superpuma se volvía ingobernable por momentos, por lo que Oliver, tras advertir a la tripulación que se dispusiera a afrontar una toma de tierra brusca y ordenar que se abandonara el aparato inmediatamente que se produjera el contacto con el suelo, realizó junto a la playa de Aucanada un intento de toma de tierra que, pese a su experiencia e indiscutible habilidad, fue de hecho un brusco choque apenas amorti-

guado por un tirón en el último momento. El helicóptero se incendió inmediatamente.

Abandonaron los tripulantes el aparato, llevándose a Patty en brazos el segundo piloto, y cuando se encontraban ya a alguna distancia de la pira en que se estaba convirtiendo el Superpuma notaron la falta del teniente coronel que, probablemente herido en el choque e insconciente, no había salido del aparato ni era posible intentar sacarle por ser ya éste un verdadero infierno.

De pronto, Patty que no había dejado de lanzar entrecortados aullidos, se soltó y corrió hacia el helicóptero, cruzando el telón de llamas que cubría la puerta, entrando en la cabina donde —es de suponer— intentaría sacar a su amo y, al no conseguirlo, se quedo a morir con él.

Cuando de la calcinada chatarra en que se había convertido el 21—05 se extrajeron los restos del teniente coronel Oliver, se recogieron también los de Patty que serían enterrados en el jardincillo delantero del edificio del 801 Escuadrón, y allí reposan bajo una losa de piedra de Santany sobre la que, grabado a cincel, se ve el nombre de Patty y la fecha de su voluntaria muerte junto al ser que para ella, más que su amo era su amor y devoción. ■

El Derecho en los albores de la Aviación Militar Española

MARTIN BRAVO NAVARRO
CORONEL AUDITOR
Asesor Jurídico del MACOM y Primera Región Aérea

INTRODUCCION

CON motivo del 75 aniversario de la creación en España del Servicio de Aeronáutica Militar, se han prodigado escritos conmemorativos del acontecimiento. Creo que está justificada esta atención, por cuanto que todo lo que venga a determinar y aclarar las raíces y antecedentes de la profesión aeronáutica-militar, contribuye a conocer y valorar con más elementos de juicio la realidad actual. Por otra parte, el hecho de que fuera España pionera en la utilización de la Aviación como arma de guerra, acentúa, si cabe aún más, el interés del tema.

Hemos de llamar la atención, no obstante, sobre la falta de estudios en relación con la historia, desde sus orígenes, de la normativa dictada para reglar la Aeronáutica Militar española. Cierto que, en alguno de los trabajos conmemorativos del 75 aniversario, se hace -como era obligado- alguna referencia a esta normativa (1), pero -como también es comprensible- no se ha realizado una completa exposición de las múltiples disposiciones que, sobre la materia, se han dictado en tan extenso período de tiempo.

*El **coronel del Cuerpo** de Ingenieros **Vives** y el **capitán Kindelán** del mismo cuerpo, los dos a la izquierda de la fotografía, fueron los **impulsores de la Aviación en España.***

Sin pretender una exposición exhaustiva, ni menos un análisis crítico de toda nuestra historia normativa militar aeronáutica, ya que el empeño resultaría prolijo y excesivamente amplio, sí nos parece interesante dar noticia de las primeras disposiciones dictadas en su primera época que convencionalmente situamos en las dos primeras décadas de este siglo, por lo que tienen de reflejo de unos primeros balbuceos normativos sobre las condiciones de empleo por nuestro Ejército de aparatos voladores más pesados que el aire, llamados a tener tantísima importancia en el futuro. Junto a este deseo del legislador de reglamentar con urgencia -y por tanto con cierta interinidad o provisionalidad- el nuevo fenómeno aeronáutico, es de hacer notar también el deseo de dar un cauce normativo adecuado a la avalancha de candidatos que, anticipándose a los reglamentos quisieron poner a prueba su valor y amor al riesgo, junto con su espíritu deportivo.

Por cuanto somos conscientes de que una simple relación de disposiciones resulta siempre fría y poco atractiva para el no especialista, procuraremos acompañar a la norma una referencia, aunque sea somera, del momento histórico y circunstancias que la motivan.

1.– COMIENZOS DEL VUELO CON MOTOR Y EN CONCRETO NACIMIENTO DE LA AERONAUTICA MILITAR ESPAÑOLA: primeras disposiciones.

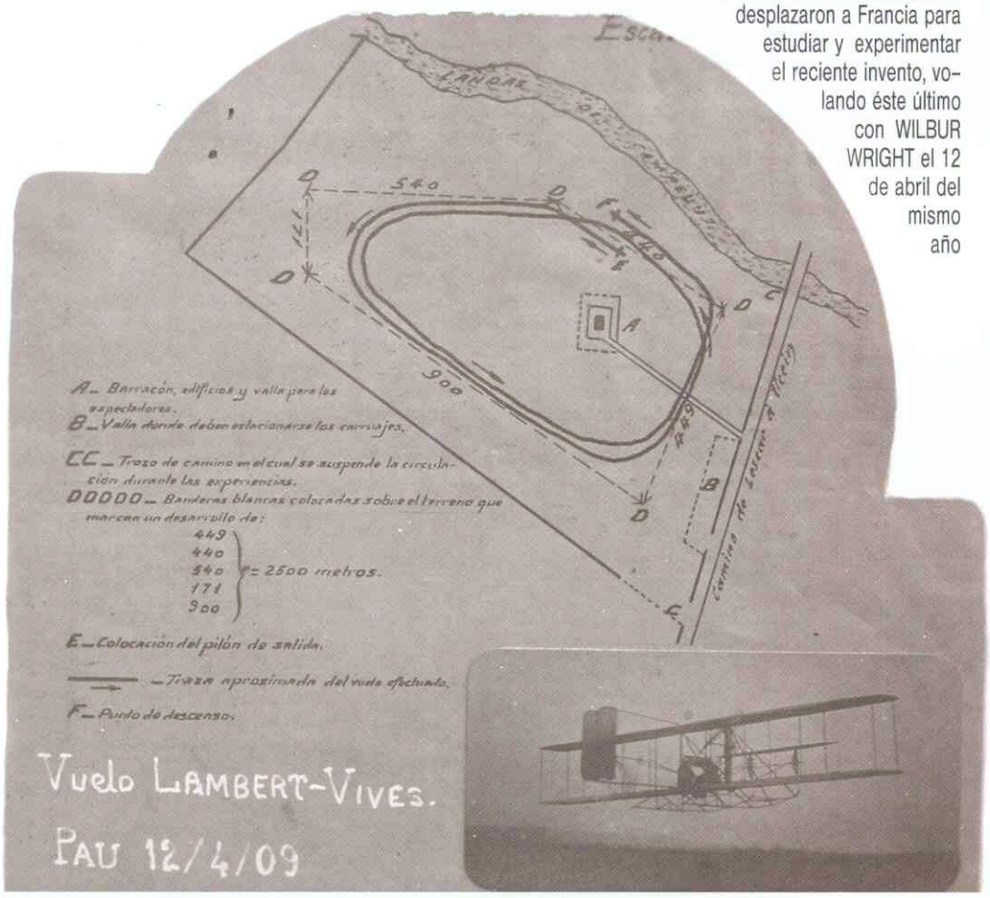
EL 17 de noviembre de 1905, un planeador dotado de motor, construido y tripulado por los hermanos WRIGHT, despegaba, volaba y tomaba tierra, sobre el territorio de KITTY HAWK (Carolina del Norte) en un trayecto de 300 metros y con una duración de 15 segundos. Este primer vuelo con un ingenio más pesado que el aire, marcó, como es sabido, un hito memorable en la historia de la Aeronáutica y, de tal manera atrajo la atención universal que antes de finalizar la primera década del siglo, los vuelos se propagaron y perfeccionaron por los más variados lugares del Mundo. Así, en Francia, el progreso fue especialmente espectacular, desde el vuelo de VUIA el 18 de marzo de 1906, pasando por el de HENRY FARMAN el 13 de enero de 1908 sobre un circuito cerrado, BLE-

(1) Así lo hacemos constar en este trabajo. Para un exámen de la Historia, en general, sobre la normativa aeronáutica, civil y militar, nacional e internacional, nos remitimos también al trabajo que en relación a este tema nos fue publicado por esta revista, n.º 4, Noviembre de 1986.

RIOT atravesando el CANAL DE LA MANCHA el 25 de julio de 1908, hasta el hidroplano inventado y pilotado por FABRE el 28 de marzo de 1910; otros países de Europa (Alemania, Dinamarca, Inglaterra e Italia) o de América del Sur (Perú, Argentina, Brasil), mostraron, igualmente, particularísimo interés por el hecho aviatorio, dando pronto lugar, en los más avanzados, a una industria propiamente aeronáutica.

La noticia del vuelo a motor tuvo también especial resonancia en España (2), de tal suerte que con la R.O. de 5 de abril de 1906 mediante la que se aprobaba el Reglamento del Real Aero-Club de España, se ponía ya de manifiesto el interés de las Autoridades por el nuevo invento, al encomendar a este Organismo la promoción del vuelo en general, y, en esta misma línea, el art. 2.° del Reglamento de 2 de octubre del mismo año, al determinar las relaciones entre el Ministerio de la Guerra y el Real Aero-Club, establecía que este último procuraría fomentar la afición a la aeronáutica, lo que serviría años más tarde para ensanchar el campo de sus actividades a los nuevos aparatos voladores, además de los aerostatos que ya tenían un largo historial, y muy especialmente los militares sobre los que existía una reglamentación específica (RR.OO. de 17 de junio y 8 de julio de 1901; 10 de julio de 1902, 15 de abril de 1903, 13 de mayo de 1908 y 28 de diciembre de 1910, por sólo citar las disposiciones de la época que estamos historiando, entre las cuales es destacable la última que contiene normas muy precisas sobre el personal de tripulación de dirigibles y maniobras con estas aeronaves).

El interés en el ámbito castrense español por el fenómeno aviatorio, era plenamente explicable, tanto porque se estimaba la posible utilización de los nuevos aparatos con fines bélicos, como por los alicientes de riesgo que el vuelo, tenía, sin más, entre la joven oficialidad. En principio, como es lógico, prestó particular atención al vuelo con motor, el Cuerpo de Ingenieros, por cuanto que desde la pasada centuria se le había encomendado la aerostación militar (la O.C. de 17 de diciembre de 1896 dictó las bases para la organización de este Servicio) y así es de hacer notar, cómo el Coronel VIVES y el Capitán KINDELAN, ambos de dicho Cuerpo, se desplazaron a Francia para estudiar y experimentar el reciente invento, volando éste último con WILBUR WRIGHT el 12 de abril del mismo año y regresando a España los dos comisionados, con la idea de convencer a sus superiores de la necesidad de utilizar en España el nuevo invento (3).



Reproducción de una ***tarjeta postal*** *sobre la que el* ***coronel Vives*** *dibujó un* ***croquis del circuito volado en Pau (Francia) con Wilbur Wrigth.***

Las RR.OO.CC. de 21 de septiembre (D.O. n.° 141) y 21 de noviembre de 1910 (D.O. n.° 182) organizan y regulan una Comisión de experiencias del material de Ingenieros, teniendo en cuenta los constantes estudios y experimentos que deben hacerse sobre este material tanto en lo relativo a su adquisición y empleo, como en lo referente a su perfeccionamiento y lo variado de las especialidades que tienden a aumentar a medida que progresan las aplicaciones de la ingeniería. Dentro del organigrama de esta Comisión -que era presidida por el General Jefe de la Sección del Cuerpo en el Ministerio- estaba afecto, en lo referente a su especialidad el Jefe del Servicio de Aerostación.

A la vista de los informes y de las propuestas formuladas por el Coronel VIVES y el Capitán KINDELAN, el Gobierno se decide por la compra de aeroplanos, encomendando la gestión a este capitán, a cuyo fin viaja a París el 31 de octubre de 1910, en donde adquirió 3 modelos FARMAN, mas algunos repuestos o elementos de apoyo, regresando a España a mediados de noviembre.

El 15 de febrero de 1911 se recepcionan por la Comisión de experiencias de Ingenieros los dos primeros aparatos -embalados en cajas-, y poco después, el 7 de marzo de 1911 (C.L. núm. 46) se aprueba el Reglamento para la experimentación de aeroplanos que establece singulares prevenciones tanto respecto a la futura adquisición en número, tipo y calidad de los aparatos, -a valorar por la citada Comisión de Experiencias- como sobre las condiciones que habría de cumplir el personal tripulante, una de las cuales era la de pertenencia al Cuerpo de Ingenieros.

Como justificación o explicación a las cautelas o condicionamientos impuestos en relación con los candidatos a volar, no nos resistimos a transcribir aquí las reflexiones que se recogen en el art. 9 de este Reglamento, porque reflejan, de una parte la atracción que el fenómeno aviatorio despertó en la oficialidad y de otra las naturales precauciones del Mando para otorgar el título de piloto en un momento y circunstancias en que estaba casi todo por experimentar. Dice así el texto legal:

«dado el estado actual de la Aviación y el objetivo que se persigue, es absolutamente indispensable proceder con grandísima prudencia y con absoluta disciplina para que, ya que no se pueden eliminar en absoluto los riesgos que provienen de la deficiencia de los aeroplanos, se eliminen, por lo menos, los no menores derivados del mal empleo de éstos, tanto en relación con el estado del tiempo, como en lo que afecta a querer realizar vuelos con preparación insuficiente. Debe tenerse presente que muy bien pudiera darse el caso de que un oficial valiente y decidido reúna brillantes condiciones para otros servicios y no sirva para aviador que más necesario aún que el valor es la prudencia, sobre todo en los primeros tiempos y que cualquier falta u omisión en este sentido puede ser grave, y por último, que el interés del servicio exige el mayor rigor en la selección de los oficiales sin que esta selección pueda implicar la menor molestia para los que no continúen en estas prácticas.»

Habilitados unos terrenos en CUATRO VIENTOS desde el 15 de marzo de 1911, se encomendó la enseñanza de los primeros vuelos a los profesores franceses LOUIS DUFOUR y GEO OSMONT, participando como alumnos los capitanes KINDELAN, HERRERA y ARRILLAGA y los tenientes BARRON y ORTIZ ECHAGÜE, integrantes, por tanto de la primera promoción de pilotos aviadores militares, tras superar los correspondientes ejercicios y pruebas (BARRON y KINDELAN en julio y los restantes a finales de agosto). Pronto, -dos meses más

(2) El eco que tuvieron en la opinión pública los vuelos realizados en el extranjero y más tarde los de BLERIOT en España en el año 1910 (11 de febrero en Barcelona), 23 y 28 de marzo en Madrid y Sevilla respectivamente, Málaga (29 de agosto a 2 de septiembre) y San Sebastián (29 de septiembre a 1 de octubre) encendió -como era de esperar- el deseo ardiente de no pocos de participar en lo que entonces se consideraba una aventura tan novedosa como arriesgada, de tal suerte que, en el mismo año, (30 de agosto de 1910) BENITO F. LOYGORRI obtenía en Mourmelon (Francia) el primer título conseguido por un español, tomando parte el recién estrenado piloto en el referido festival de San Sebastián. Poco después (23 de octubre de 1910), obtendría el segundo título el Infante D. Alfonso de Orleans y de Borbón.

(3) Sobre este particular y las vicisitudes respecto a la adquisición y primeras pruebas con los aparatos, nos remitimos al trabajo de WARLETA CARRILLO (J.): «LOS FARMAN DE LOS PRIMEROS AÑOS» publicado en el n.° 4 de la Revista AEROPLANO noviembre de 1986 y los de SALAS LARRAZABAL (R.) «75 AÑOS DE EVOLUCION ORGANICA» publicado en el n.° 569 de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica en mayo de 1988, y «LOS PRIMEROS TIEMPOS DE NUESTRA AVIACION» (n.° 1 de la Revista *Aeroplano*, junio de 1983). En relación con el informe que el Coronel VIVES elevó al Ministerio de la Guerra, el 27 de abril de 1919, al regresar de Francia, su transcripción en Revista de Aeronáutica y Astronáutica (n.° 566, febrero de 1988). Respecto a los forjadores de la Aviación Militar española véanse los trabajos de HERRERA ALONSO (E.) sobre PEDRO VIVES VICH en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica (septiembre de 1988, n.° 573) y el de SALTO PELAEZ (J.) sobre ALFREDO KINDELAN DUANY, en la misma Revista (mayo de 1988, n.° 569).
En general, sobre la HISTORIA DE LA AVIACION ESPAÑOLA, el libro de BENGOECHEA BAAMONDE (J.). Ed. IHCA. Madrid, 1988, 436 páginas.

tarde, quizás la R.O.C. de 27 de octubre de 1911 afirmaba la «necesidad de disponer de un gran número de pilotos aviadores, teniendo en cuenta los resultados obtenidos con los aeroplanos en las grandes maniobras de los Ejércitos extranjeros (4) y las importantes aplicaciones militares que en la actualidad pueden prestar». Consecuente con este criterio se extiende la posibilidad de reclutar aviadores entre la oficialidad de todas las Armas y Cuerpos de los Ejércitos y de la Marina, terminando así con la exclusiva establecida a favor del Cuerpo de Ingenieros por el Reglamento de 7 de marzo.

Al año siguiente, en 1912, llegaron más aviones (2 BRISTOL y 1 DOUTRE) y nuevos alumnos que constituirían la segunda promoción, entre los que se encontraba el Capitán BAYO que falleceria el 29 de junio como consecuencia de accidente de vuelo, siendo, por tanto, el primero de los pilotos que ofrendó su vida al servicio de la Aeronáutica Militar; unos meses antes, (el 30 de diciembre de 1911) el Capitán ARRILLAGA había sufrido un accidente que le dejó como secuela permanente un serio trastorno mental.

Con el auge de la Aeronáutica Militar y los lamentables accidentes que acabamos de referir y otros de menor importancia de cuyo acaecimiento no nos consta, pero que presumimos, dadas las deficiencias de los aparatos y la inexperiencia de los pilotos, se promulga en el mismo año 1912 (27 de noviembre C.L. n.° 233) una Ley mediante la que «teniendo en cuenta los riesgos que el vuelo comporta» establece que el servicio militar aeronáutico, incluyendo el período de instrucción, se considerará como de campaña y dará derecho al personal del Ejército y de la Armada que tripulando los aparatos como pilotos, observadores o desempeñando cualquier otro cometido, lleve a cabo algún acto de reconocido mérito o sufra accidente más o menos grave, a los beneficios que determinaba el entonces vigente Reglamento de recompensas en tiempo de guerra, con la particularidad de extender los beneficios a las familias de los oficiales que hubiesen sido víctimas de los accidentes.

2.– CREACION DEL SERVICIO DE AERONAUTICA MILITAR: disposiciones complementarias.

N el año 1913 asistimos al nacimiento del Servicio de Aeronáutica Militar como organismo autónomo y específico.

Por R.D. de 28 de febrero de 1913 (C.L. n.° 32) se crea el Servicio de Aeronáutica Militar teniendo en cuenta -como expresa la exposición de motivos- la existencia ya de algunos pilotos y la disposición de material adecuado para maniobras y operaciones de campaña tanto para la exploración como otras aplicaciones previsibles «que ya se inician, pero que no resultan todavía prácticas».

Manteniendo el criterio de que los aerostatos y los aeroplanos han de concurrir a un fin común, auxiliándose mutuamente, se constituye el Servicio en las correspondientes Ramas de Aerostación y Aviación; para la organización de esta última se preveía podría servir de base el personal y tropa técnica de la primera, así como personal navegante a reclutar entre todas las Armas e Institutos militares y voluntarios civiles si se estimara necesaria su participación.

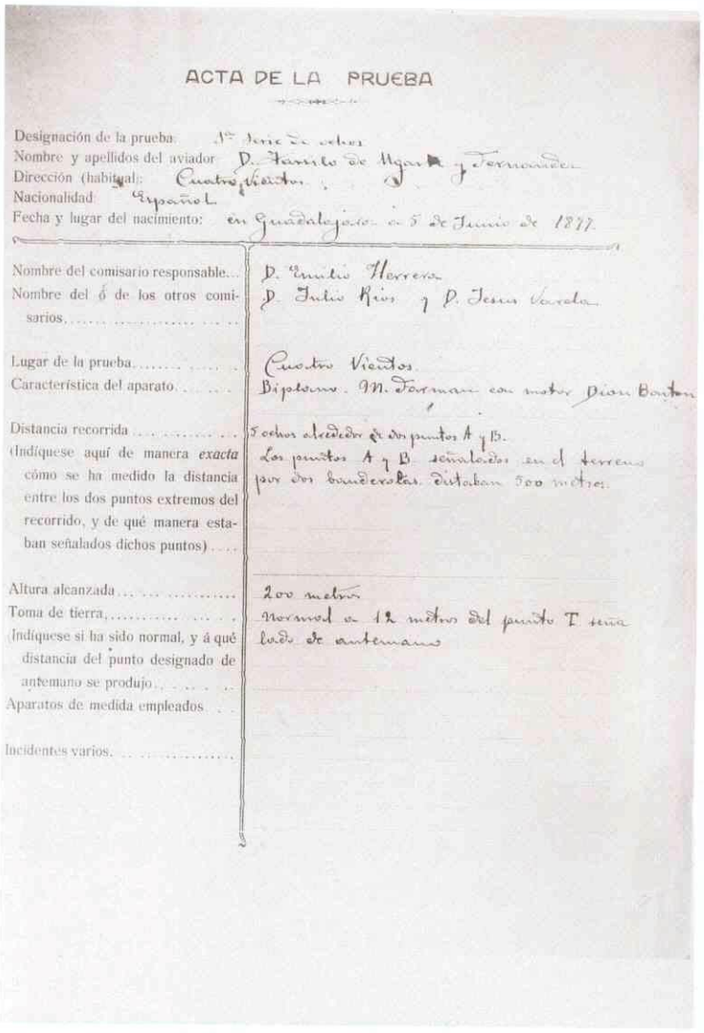
El servicio tendría como finalidad fundamental «el estudio, adquisición, conservación y empleo de todos los elementos utilizables, en usos militares, para la navegación o para la observación aérea; así como de la organización, instrucción y movilización del personal encargado de sus aplicaciones».

En desarrollo del citado Decreto, por R.O.C. de 16 de abril (C.L. n.° 33) del mismo año, se aprueba el Reglamento, mediante el que se regulan minuciosamente las condiciones para la obtención del título de personal navegante de Aviación (pilotos y observadores de aeroplano) establecidas en los apartados D. y E. del Apéndice, así como las gratificaciones (Apéndice n.° 2) y emblemas y distintivos (Apéndice n.° 3).

Tanto la Rama de Aerostación como la de Aviación funcionarán con completa independencia una de otra, teniendo como lazo de unión la Dirección del Servicio que dependería directamente del Ministerio de la Guerra, quedando a cargo de la Sección de Ingenieros, mientras no adquiriera mayor desarrollo, el despacho de los asuntos que con él se relacionen.

Posteriormente se fueron dictando OO.CC. complementarias que venían a aclarar o puntualizar determinados extremos del Reglamento y de las que daremos sucinta referencia en las líneas que siguen.

La O.C. de 6 de mayo de 1913 (C.L. n.° 98) mediante la que se establece que el Servicio de Aeronáutica Militar se organiza sobre la base de los medios materiales del Parque y Tropas de Aerostación, precisando que los Jefes y Oficiales (profesores y mandos de escuadrillas o de



ACTA DE LA PRUEBA

Designación de la prueba: 1ª serie de vuelos
Nombre y apellidos del aviador: D. Emilio de Ugarte y Fernández
Dirección (habitual): Cuatro Vientos
Nacionalidad: Español
Fecha y lugar del nacimiento: en Guadalajara a 5 de Junio de 1877

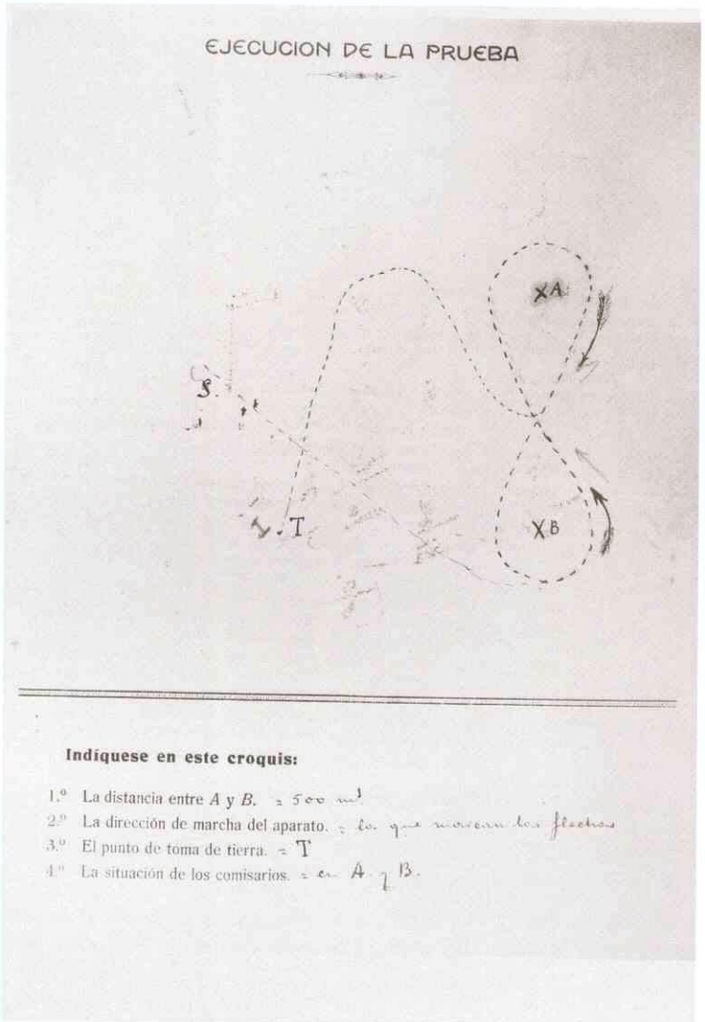
Nombre del comisario responsable: D. Emilio Herrera
Nombre del ó de los otros comisarios: D. Julio Ríos y D. Jesús Varela

Lugar de la prueba: Cuatro Vientos
Característica del aparato: Biplano. M. Forman con motor Dion Bouton

Distancia recorrida: 5 vueltas alrededor de dos puntos A y B.
(Indíquese aquí de manera *exacta* cómo se ha medido la distancia entre los dos puntos extremos del recorrido, y de qué manera estaban señalados dichos puntos): Los puntos A y B señalados en el terreno por dos banderolas. Distaban 500 metros.

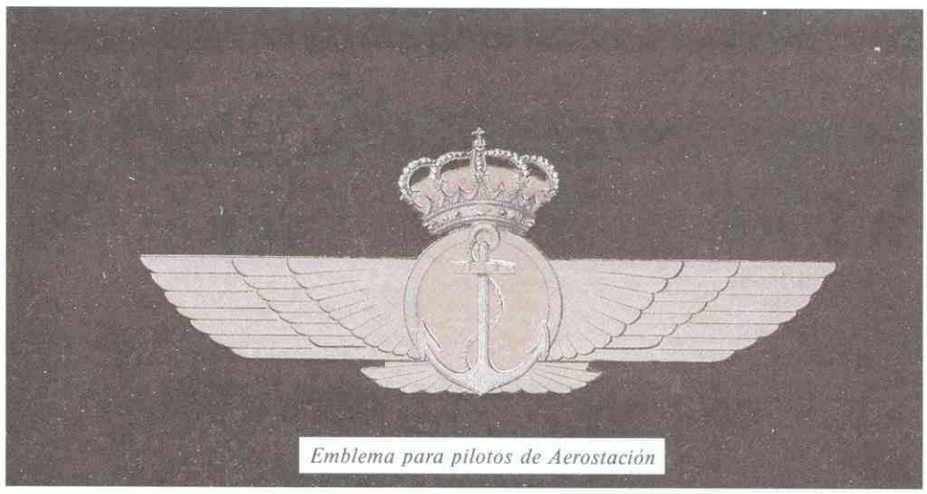
Altura alcanzada: 200 metros
Toma de tierra: Normal a 12 metros del punto T tenía lado de antemano
(Indíquese si ha sido normal, y á qué distancia del punto designado de antemano se produjo)
Aparatos de medida empleados:

Incidentes varios:

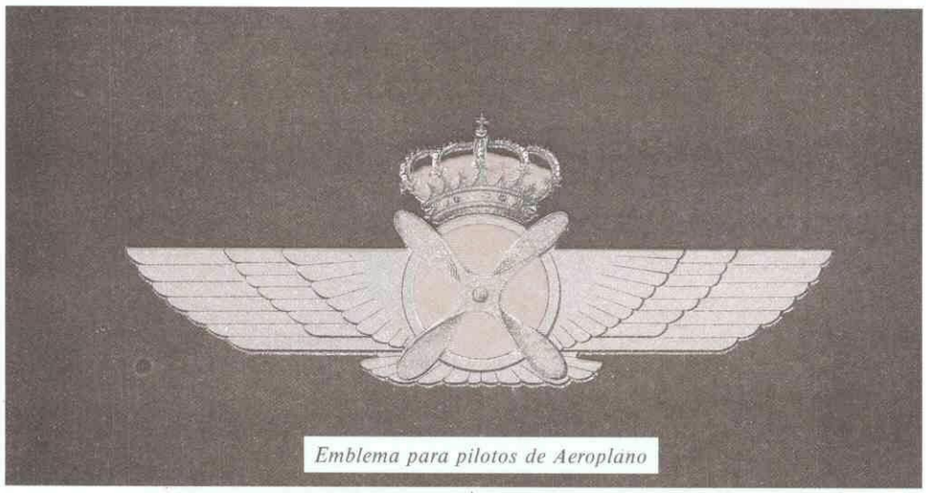


Acta de la ***prueba en vuelo de un piloto,*** *en los primeros tiempos de la Escuela de Cuatro Vientos.*

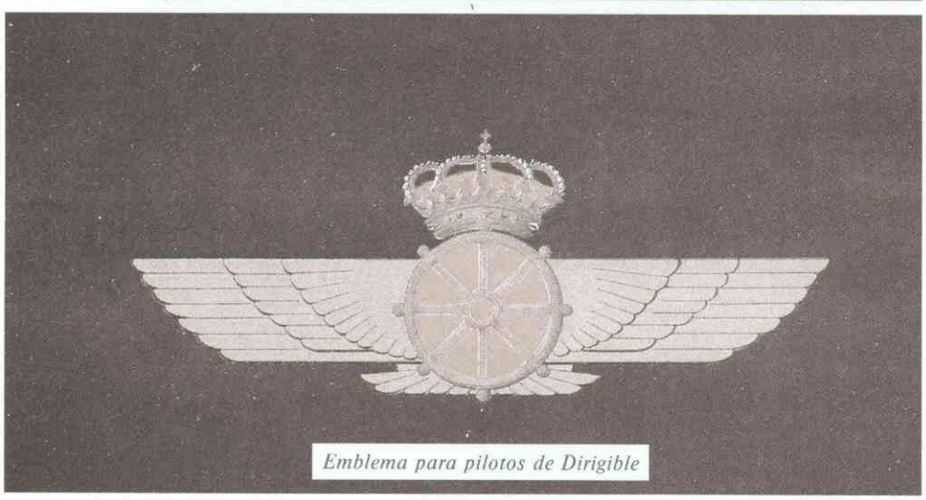
(4) En particular, los países occidentales de Europa.



Emblema para pilotos de Aerostación



Emblema para pilotos de Aeroplano



Emblema para pilotos de Dirigible

Emblema para el personal del servicio de Aeronáutica Militar

Dibujos de los ***emblemas oficiales*** *que figuran en el* ***Reglamento para el servicio de Aeronáutica militar*** *de* ***16 de abril de 1913.***

tropa) serían nombrados por el Ministerio de la Guerra y por lo que respecta a la clase de Tropa, al hacer la distribución y destino de los cupos de filas e instrucción en los reemplazos anuales, se asignarán al Servicio en la cuantía que las necesidades lo permitan, los que acreditarán poseer oficios de motoristas, conductores de automóviles, herreros, carpinteros, aparatistas, ajustadores, cordeleros, ebanistas y los que tengan el título de pilotos militares.

Unos días más tarde la O.C. de 13 de mayo (C.L. n.º 104) disponía que los Jefes y Oficiales aviadores serían conceptuados con arreglo a las disposiciones vigentes, dándoseles la conceptuación de «valor profesional», a los que lo demostraran en el manejo de los aparatos, y en los demás casos, en la misma forma que los demás Jefes y Oficiales del Ejército.

Por último, en este mismo año, la R.O.C. de 20 de junio (C.L. n.º 131) declara reglamentario para los Jefes y Oficiales del Servicio de Aeronáutica, el uniforme color kaki autorizado para las guarniciones de Africa y la R.O.C. de 9 de septiembre (C.L. n.º 183) faculta al personal aeronáutico para disponer el transporte por ferrocarril de personal y material a cuenta del Estado, en caso de avería.

3.– OPERACIONES DE GUERRA: orfandad normativa.

CREADO el Servicio de Aeronáutica Militar en febrero de 1913, como ya hemos dejado expuesto, su eficacia y operatividad no se hizo esperar, pues pocos meses más tarde (en concreto el 22 de octubre de 1913), salía por ferrocarril y barco con destino a Marruecos, la primera escuadrilla, al mando del Capitán Kindelán, compuesta por 9 pilotos y 6 observadores, dotada de 11 aparatos, que se estacionaron en el campamento de ADIRSANIA RADEL, próximo a Tetuán; con los aeroplanos llegaron repuestos, un taller y dos barracones desmontables. Iniciados los vuelos a primeros de noviembre, el cometido fundamental asignado a las tripulaciones fue el reconocimiento aéreo con el fin de facilitar al Mando la situación y movimientos del enemigo, tarea que ya venían realizando los aerostatos de gran utilidad para el Mando, especialmente de artillería y que con los nuevos aparatos pronto se ampliaría al hostigamiento de los rebeldes con el ametrallamiento y lanzamiento de bombas, así como aprovisionamiento de las posiciones sitiadas del propio Ejército.

El 19 de noviembre de 1913 se registraría el primer hecho de la guerra aeronáutica teñido en sangre, al ser gravísimamente herido el Teniente JULIO RIOS ANGÜESO, cuando acompañado como observador por el Capitán MANUEL BARREIROS ALVAREZ realizaba un vuelo exploratorio para obtener información del enemigo sobre el sector LAUCIEN MONTE COONIC. Al mes siguiente, en concreto el 17 de diciembre de 1913, se produciría el primer bombardeo desde el Aire, de la Historia, llevado a cabo por los Capitanes CIFUENTES y BARRON.

Pues bien: nos encontramos ante unos hechos, en los que además de la audacia y el arrojo, destaca la improvisación y la falta más absoluta de normas, tanto operativas -técnica de empleo de las aeronaves a baja cota fácilmente accesibles al fuego con armas ligeras desde tierra y en circunstancias geográficas y meteorológicas adversas- como jurídico-administrativas y de guerra; en relación con este último particular es de hacer notar que las heroicas acciones del Teniente RIOS y el Capitán BARREIROS no pudieron ser recompensadas con la Cruz Laureada, por cuanto no estaban contempladas por el Reglamento de la Orden de 18 de mayo de 1862 entonces vigente, obteniendo tan preciado galardón años más tarde (el Teniente RIOS el 12 de agosto de 1921 y el Capi-

tán BARREIROS el 27 de septiembre del mismo año), en virtud de las modificaciones realizadas en el nuevo Reglamento aprobado por R.D. de 5 de julio de 1920 (5).

Tampoco pudieron acogerse los aviadores militares a las leyes de la guerra, por cuanto el Derecho Internacional de Guerra vigente, solamente regulaba supuestos de la guerra terrestre o marítima, orfandad que todavía subsiste, -salvo en lo que se refiere al Derecho Humanitario Bélico- pese al extraordinario desarrollo de la Aeronáutica.

4.– 1914: COMIENZO DE LA GRAN GUERRA: REPERCUSIONES EN EL AMBITO DE LA AERONAUTICA MILITAR, Y NORMATIVA EN ESTE PERIODO.

CUANDO la Aviación Militar española se había ya institucionalizado, como un Servicio dotado de considerable número de aeronaves y pilotos militares que recibieron su bautismo de fuego y sangre en los cielos de Africa, estalla la llamada Gran Guerra. Estamos a primeros de agosto de 1914 y el conflicto que tuvo a Europa, en un principio, como núcleo principal de la lucha, llevaría a implicar a lo largo de sus más de cuatro años de duración, a otros países extraeuropeos, convirtiéndose en la Primera Guerra Mundial.

Es suficientemente conocido el hecho de que en esta Guerra, se impulsó y desarrollo extraordinariamente el empleo de la aeronave como instrumento bélico, empleo que, como antes dijimos, tuvo un precedente inmediato en nuestra campaña africana, aunque también es de hacer notar que, con anterioridad, fueron utilizados por alemanes e italianos los globos esféricos o alargados en acciones de guerra, si bien para reconocimientos aéreos (6), en especial para la observación del movimiento de tropas y material y localización de otros objetivos enemigos; este fue, al principio, el uso que los contendientes dieron a la aeronave, si bien a partir del año 1915 se extendió a la caza y bombardeo, pasando al final de la guerra (noviembre de 1918) a una utilización múltiple y masiva (así FRANCIA llegó a disponer de 322 Escuadrillas que comprendían aproximadamente 3.900 aeroplanos), sin que, en ningún caso, pudiera aplicarse, por inexistente, -como antes adelantamos-, ninguna normativa internacional específica como entonces la vigente para la guerra marítima o terrestre.

En razón a su neutralidad, ESPAÑA no tuvo participación alguna en el vertiginoso desarrollo de la Aviación Militar, ni tampoco pudo importar aeronaves de los países contendientes que eran precisamente los más avanzados en la fabricación de aviones, lo que obligó al fomento de una propia industria aeronáutica, sin perjuicio de continuar explotando al máximo el material existente (7).

En tales circunstancias, que pudiéramos calificar de consolidación de lo ya conseguido y expectativa esperanzadora ante un futuro aeronáutico prometedor, la legislación militar tiene también como finalidad, completar y desarrollar la normativa ya establecida, lo que no ocurre en el campo de aviación privada, todavía muy incipiente, si bien es de hacer notar que en el período que estamos historiando la doctrina dedica por vez primera su atención a los problemas jurídicos que comporta la navegación (8).

En la línea de apertura iniciada por la R.O.C. de 27 de octubre de 1911, (C.L. n.º 182), y conjugando no obstante el principio de libertad de concurrencia con el de selección, la R.O.C. de 16 de octubre de 1914 (C.L. n.º 185), faculta a cuantos Jefes y Oficiales deseen asistir a las Escuelas del Servicio de Aeronáutica, a presentar sus instancias ante los Capitanes Generales de Región, quienes las cursarían al Director del Servicio de Aeronáutica Militar, al que se atribuyó la competencia para la selección de candidatos a la vista de su documentación personal y necesidades del servicio.

Manteniendo también el criterio de distinguir a los aviadores militares, la R.O.C. del 19 del mismo mes de octubre (C.L. n.º 188) modifica el art. 17 del Reglamento de Aeronáutica Militar y el 3.º del apéndice núm. 2, en lo referente a la compatibilidad de la indemnización reglamentaria con la gratificación de aeródromo; al mismo tiempo que, establece para el personal navegante, la obligación de utilizar sobre el uniforme una divisa (9).

En el año 1915 brilla por su ausencia la normativa aeronáutico-militar y manteniendo una similar atonía, el año siguiente sólo registra por R.O.C. de 24 de marzo (C.L. n.º 64) una modificación del artículo 15 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar de 16 de abril de 1913, en el sentido de que los cargos referentes a almacén de material técnico, talleres y, laboratorios aeronáuticos, serán desempeñados por oficiales que estén en posesión del título de ingeniero adecuado a la especialidad que corresponda; también, y por R.O.C. de 22 de julio de 1916 (C.L. n.º 60) se realiza una aclaración de la R.O.C. de 1914 respecto a la forma en que los Jefes y Oficiales del Ejército y Armada han de solicitar su asistencia a las Escuelas de Aeronáutica Militar, concretando la modificación en el sentido de que el Coronel Director del servicio de Aeronáutica Militar llevará un registro, en el que constarán todos los Jefes y Oficiales solicitantes, proponiendo al Ministerio de la Guerra en momento oportuno y en vista de los antecedentes e informes que creyera necesario tomar, los Jefes y Oficiales seleccionados. Aunque tampoco revista especial interés, citamos la R.O. de 31 de marzo del mismo año, (C.L. n.º 68) por la que se dispone que el Teniente Coronel de Ingenieros del Servicio de Aeronáutica tenga el carácter de segundo Jefe y que el cargo de Mayor de las Tropas de Aerostación lo ejerza uno de los comandantes en aquel Servicio.

Creada por D. de 29 de junio de 1916 la Medalla Militar de Marruecos para quienes intervinieran en la campaña, la R.O.C. del 22 de febrero de 1917 (C.L. n.º 27) viene a armonizar la índole especial del Servicio de Aeronáutica con las condiciones exigidas para optar a tal recompensa, resolviendo se *consideren equiparados a las acciones de guerra, los reconocimientos practicados por aerosteros y aviadores, así como los vuelos de bombardeo* efectuados bajo el fuego del enemigo.

La R.O.C. de 13 de noviembre de 1917 (C.L. n.º 232) determina el *uniforme* que haya de usar el personal del Ejército o de Marina destinado en el servicio de Aeronáutica Militar, disponiendo, en concreto, para la clase de tropa, que el *emblema aeronáutico* sería bordado en su

Uniforme reglamentario de diario** del **Servicio** de **Aeronáutica** en **1917.

(5) En relación con la participación -las más de las veces heroica- de los aviadores militares en la guerra del Protectorado nos remitimos a los trabajos de ALVAREZ VALERA (E.): «75 AÑOS DE AVIACION MILITAR. AFRICA», publicado en el n.º 575 de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica (noviembre de 1988) y «ONCE LAUREADAS EN EL CIELO DE MARRUECOS» de HERRERA ALONSO (E.) publicado en la Revista Aeroplano (n.º 4, noviembre de 1986) y «LOS PRINCIPIOS DE LA AVIACION ESPAÑOLA EN AFRICA» de JAIME DE MONTOTO, publicado en el n.º 1 de esta misma Revista.

(6) Vid. SALTO PELAEZ, (R.). op. cit. pág. 466.

(7) La incipiente industra aeronáutica estuvo representada por TALLERES CARDE Y ESCORIAZA de Zaragoza, CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS de Santander, HISPANO SUIZA en Guadalajara, ELIZALDE en Vitoria y PUJOL, COMABELLA y HERETER en Barcelona.

(8) Vid. CUELLO CALON (E.) «LA NAVEGACION AEREA DESDE EL PUNTO DE VISTA PENAL»; Editorial Estudio, Madrid, 1915.

(9) Conforme a su nueva redacción el citado art. 17 dice: «el personal navegante usará sobre el uniforme una divisa y gozará de gratificaciones especiales. Los viajes motivados por asuntos del servicio que no se hagan por vía aérea y las ascensiones y los vuelos en que haya de pernoctarse fuera de la habitual residencia, serán indemnizados en la forma reglamentaria».
Por su parte el apéndice y número del mismo en punto a gratificaciones quedan redactados de la siguiente manera:
3.º 1.ª. Para compensar en parte los gastos, molestias y peligros de la vida de aeródromo, los Jefes y Oficiales aviadores que tengan que asistir a las sesiones diarias de vuelos gozarán de las siguientes ventajas:
El personal navegante militar que forme parte de la plantilla del Servicio, aunque sea en comisión, percibirá por mensualidades completas, incluso durante las vacaciones, una *gratificación llamada de aeródromo*, que será de 12,50 pesetas diarias para los jefes, 7,50 para los capitanes y 5 para los subalternos, descontándose a los interesados los días que disfruten de licencia, exceptuando las que se concedan para el restablecimiento de heridas recibidas en el servicio. Esta gratificación de aeródromo será compatible con la indemnización reglamentaria en los casos previstos en el artículo 17 de este Reglamento, pero no con las gratificaciones a que se refieren los apartados 1.º y 2.º de este mismo apéndice.
Los Jefes y Oficiales pilotos de aviación y observadores de aeroplano que sean llamados accidentalmente y los alumnos de los cursos de aviación o en prácticas, percibirán también una gratificación de aeródromo igual a la indemnización reglamentaria según su empleo, aunque tengan su residencia oficial en la misma población en que estuviera situado el aeródromo. Esta gratificación diaria sustituirá en todos los casos a la indemnización reglamentaria y se abonará a los interesados durante los días en que estén separados de su habitual destino o residencia con motivo del servicio para que fueran llamados, no incluyendo los días de permiso, licencia o vacaciones.

traje de paño. En punto a *gratificaciones* la R.O.C. de 26 de diciembre del mismo año (C.L. n.º 272) concede a los Jefes y Oficiales que resulten heridos por accidentes de aviación, la gratificación de aeródromo -a la que más arriba nos referimos- hasta que se hallen restablecidos, aunque antes de la fecha de su restablecimiento hayan cambiado de destino o situación.

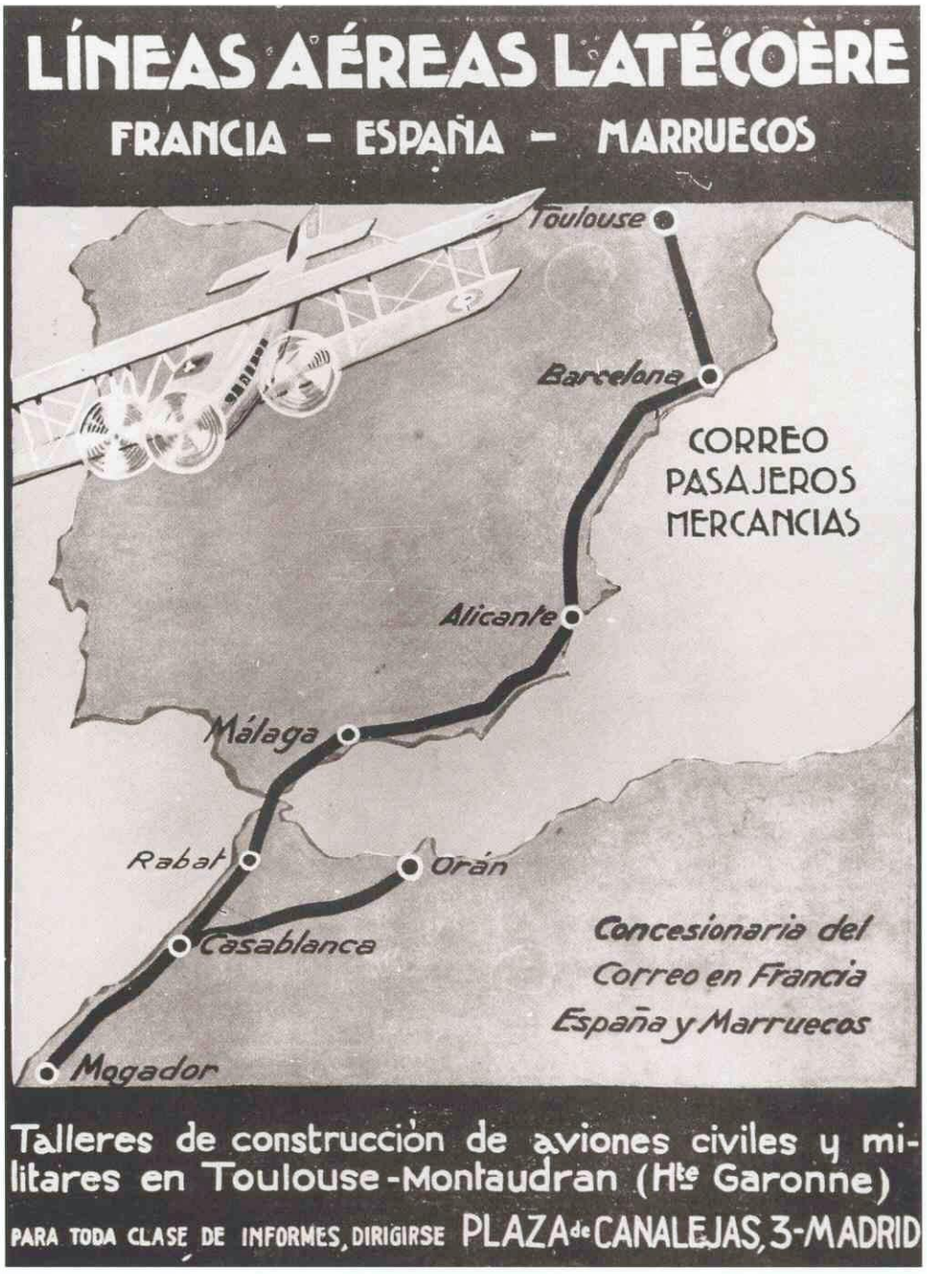
En el año 1918 tampoco registramos disposiciones específicamente aeronáuticas de particular interés, no obstante el impulso que se pretende dar a lo aviatorio al crear, por R.O.C. de 19 de julio de 1918 (C.L. n.º 204) la Sección y Dirección de Aeronáutica -al mando de un general- así como la creación por R.O.C. de 22 de noviembre (C.L. n.º 315) de una Comandancia exenta de Ingenieros para realizar las obras que sean necesarias en el Servicio de Aeronáutica Militar y que se refleja también en el intento de potenciar la industria nacional, al anunciarse por una R.O.C. de 5 de septiembre del mismo año un concurso para la adquisición de aeroplanos españoles y la publicación del Reglamento para el régimen interior del Aeródromo de GETAFE aprobado por R.O.C. de 13 de mayo (C.L. n.º 60) (10).

Continúan, no obstante, dictándose disposiciones complementarias o aclaratorias, en especial del Reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar, al mismo tiempo que se regulan «ex novo» situaciones, hechos o contingencias surgidas con motivo del desarrollo de la Aviación Militar. Así, la siguiente normativa, que exponemos separadamente en relación a la materia regulada:

- respecto a *recomensas y distinciones*, la R.O.C. de 30 de enero (C.L. n.º 35), hace extensivo al profesorado del Servicio de Aeronáutica Militar lo dispuesto en el art. 27 del R.D. de 1 de junio de 1911, y la R.O.C. de 17 de abril (C.L. n.º 118) establece que los nombres de los *Jefes y Oficiales que mueran por accidente de aviación*, se inscriban en los cuadros de honor de sus respectivas Armas, Cuerpos e Institutos.

- la R.O.C. de 4 de mayo (C.L. n.º 135), respecto a *determinados conocimientos* que han de tener los aspirantes al título de *observador* y las *condiciones psicofísicas* que han de reunir -además de las condiciones consignadas en la Ley de reclutamiento de 27 de febrero de 1912 y en las convocatorias para ingreso en las Academias militares- los *candidatos al título de observador y al de piloto de aeronaves.*

- con *respecto a clases de tropa*, alumnos de la *Escuela de Pilotos de Aviación*, la R.O.C. de 30 de diciembre (C.L. n.º 361) les concede la facultad de continuar en servicio activo mediante compromiso voluntario, cuando les corresponda pasar a segunda situación de este servicio.



Anuncio de las Líneas Aéreas Latécòre.

5.– 1919 y 1920: COMIENZO DE LA SEGUNDA ETAPA EXPANSIVA DE LA AERONAUTICA Y BASES PARA UN ULTERIOR DESARROLLO DEL DERECHO AERONAUTICO.

AL concluir la segunda década de este siglo -período en el que como hemos visto nacen y se desarrollan la Aviación primordialmente militar, como también las primeras disposiciones que la regulan-, asistimos a un relanzamiento aeronáutico en España, como consecuencia de la terminación (noviembre de 1919) de la Gran Guerra, al mismo tiempo que surge una nueva e importante normativa especialmente dedicada a la navegación aérea privada.

En efecto: la utilización masiva de aeronaves durante el primer conflicto mundial, hizo que, al terminar este -como ocurriría igualmente al finalizar el segundo-, se propiciara una extraordinaria oferta de aparatos que, si por una parte, abarató el mercado aeronáutico español, por otra, ahogó casi por completo nuestra incipiente industria. El progreso aeronáutico alcanzado, propició también la posibilidad de la explotación del transporte aéreo, primero del correo y poco después de pasajeros, tanto a escala interior como internacional, de tal suerte que en la década de los años 20 se crean las primeras líneas aéreas regulares.

Por ello, en los años que estamos historiando -con los que terminamos nuestro estudio-, la nota más destacada en el aspecto jurídico-aeronáutico, no se aprecia en el campo militar sino en la civil. Así, debemos citar la R.O. de 29 de agosto de 1919 (C.L. n.º 325), mediante la que se autoriza a la compañía de navegación aérea «LATECOERE», domiciliada en TOULOUSE (FRANCIA) para que sus aeroplanos puedan volar por las rutas del territorio español que la propia orden determina, sobre la base de la R.O.C. de 2 de agosto de 1917 y la de 17 de abril de 1919 que regulaban la entrada, vuelo y aterrizaje de aeronaves extranjeras en España, disposiciones que se completan con el R.D. del 13 de diciembre del mismo año (C.L. n.º 470), por el que se prohibe la importación de mercancías con aeronaves y se dispone como se ha de proceder cuando, sin permiso especial del Gobierno español, aterricen aquéllas en los aeródromos militares.

En esa línea expansiva del Derecho Aeronáutico, no podemos omitir una sucinta referencia al R.D. de 25 de noviembre de 1919 y Reglamento anejo, mediante los que se establecen con carácter general, los requisitos y condiciones para el ejercicio de la navegación aérea sobre el territorio y espacio nacionales y, en concreto, se detallan los requisitos respecto a matrículas de aeronaves, marcas y marcas de nacionalidad, certificados de seguridad, documentos a bordo, zonas prohibidas y reglas sobre circulación aérea. Esta normativa inspirada en el Convenio Internacional de París de 13 de octubre de 1919 (no firmado por España) fue el punto de partida para el complejo de disposiciones -alguna tan importante como el Código Penal de 1928- que durante la siguiente década

(10) Este reglamento, aunque con carácter provisional, contenía un conjunto minucioso de reglas para la enseñanza, profesorado, alumnos pilotos y régimen disciplinario, que manifestaba el deseo de la Autoridad española de encauzar la afición cada día más notoria, por la Aeronáutica. Para dirigir esta Escuela fue designado KINDELAN.

había de acompañar al desarrollo de la aviación privada en España.

Digamos, no obstante, en relación a nuestro tema que con la puesta en marcha de la Sección de Aeronáutica, creada por la Orden de 19 de julio de 1918, ya citada, como Sección del Ministerio de la Guerra y con independencia del Cuerpo de Ingenieros, se dio mayor realce y autonomía al Servicio Militar de Aeronáutica, si bien limitado en cuanto a competencias debido a la creación de la Aviación Naval un año antes (18 de septiembre de 1917).

La existencia de diversas Escuelas de Aviación Militar (Cuatro Vientos, Getafe, Barcelona y Alcalá de Henares), así como la compra de numerosos aparatos extranjeros (11), hizo aumentar el número de aviadores civiles y militares, a cuya categoría pudieron acceder en mayor número las clases de tropa. Con tales medios fue factible incorporar en 1919 nuevos aeroplanos a las operaciones africanas, siendo su participación y eficacia cada vez más destacada, aunque también hubo de pagarse más tributo de sangre.

El año 1920 con el que cerramos nuestro trabajo, comienza con una R.O.C. del 28 de enero (C.L. n.º 36), mediante la que se aumenta el contingente de tropas de Aeronáutica Militar, con objeto de normalizar este Servicio -obligado a mantener efectivos superiores a los de plantilla, debido a su rápido desarrollo- y atender al material que se iba adquiriendo. Con esta misma finalidad, la R.O.C. de 19 de agosto (C.L. n.º 400) establece que los individuos de tropa agregados al Servicio de Aeronáutica como mecánicos de Aviación, continúen afectos a dicho Servicio, hasta que les corresponda pasar a segunda situación de servicio activo, sin disfrutar licencias temporales.

Por su parte, la R.C. de 4 de febrero (C.L. n.º 57) modifica la R.O.C. de 9 de julio de 1918, en lo que respecta a las condiciones psico-fisiológicas exigidas al personal navegante y en consonancia con la normativa internacional, establece que todo piloto será reconocido cada seis meses y siempre a continuación de enfermedad grave o accidente aunque no sea de aviación. En punto a selección de pilotos la R.O.C. de 11 de febrero (C.L. n.º 65), dispone que por la Dirección del Servicio de Aeronáutica se proponga al Ministerio de la Guerra, a los 2 meses de haber comenzado el curso, la baja de aquellos alumnos que por motivos de salud o por la natural selección demuestren no reunir las aptitudes requeridas y su inmediata reincorporación al Cuerpo de procedencia.

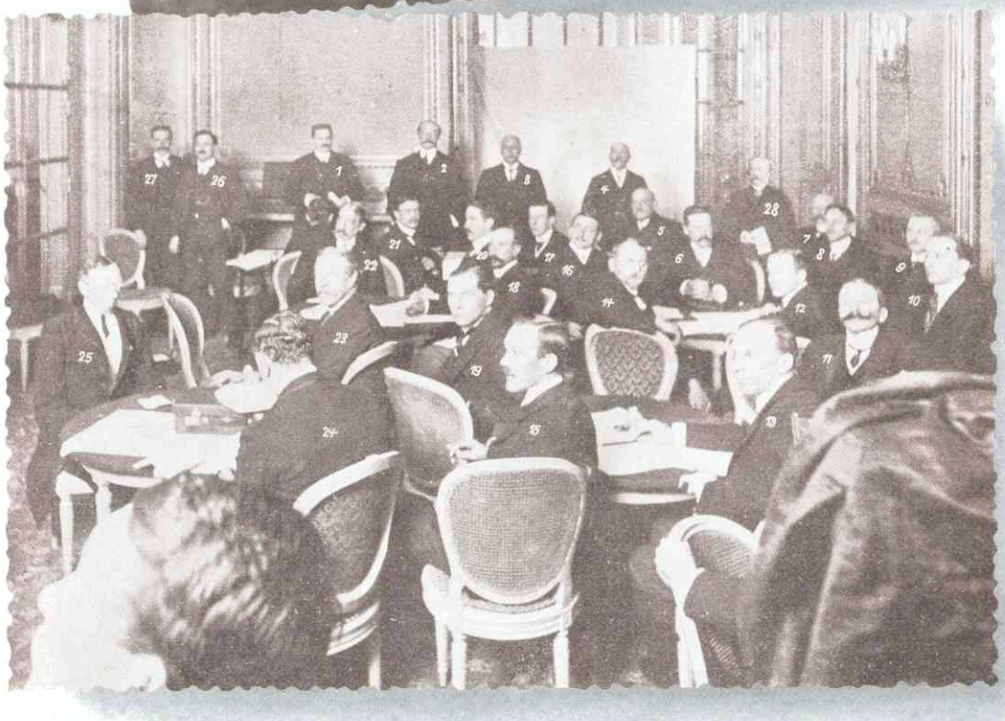
De particular interés es el R.D. de 17 de marzo (C.L. n.º 121) mediante el que se organiza y distribuyen las Fuerzas y Servicios de Aeronáutica Militar, conforme a lo previsto en la Ley de 29 de junio de 1918 de Bases para la reorganización del Ejército (BASE 3.ª) y como continuación a la R.O.C. de 19 de julio del mismo año, por el que se creó la Sección y Dirección de Aeronáutica Militar. Tras numerosos estudios, informes y teniendo en cuenta las enseñanzas de la Gran Guerra (12) el Decreto tiende a regular con carácter de urgencia la provisión de medios materiales para la ejecución de los servicios en orden a la creación de Zonas o Bases aéreas con el número de escuadrillas, escuelas, centros, aeródromos, cobertizos, depósitos, talleres, tropas y elementos aéreos que se consideren indispensables para el total e independiente cumplimiento de la función técnica en cada una.

En concreto, para la organización y distribución territorial de las Fuerzas y Servicios de Aeronáutica Militar, el territorio se divide en cuatro Zonas con la denominación de Bases Aéreas, con las capitalidades en Madrid, Zaragoza, Sevilla y León. Cada una de estas Bases, además del aeródromo, talleres, almacenes y abrigos subterráneos para bombas, combustible y lubrificantes, constará de cuatro escuadrillas (tres de reconocimiento y una de

Avión ***Breguet XIV*** *de* ***Latécoère,*** *durante una escala* ***en Málaga.***

(11) En CUATRO VIENTOS tuvo lugar el 13 de mayo de 1919 un festival aeronáutico, con la exhibición de aviones franceses e ingleses, junto con un caza de autor y fabricación española.

(12) Así se hace constar en la exposición de motivos, en términos tan expresivos que nos parece oportuno transcribirlos aquí: «sería sumamente prolijo enumerar la serie de perplejidades y obstáculos que ha habido necesidad de vencer para encauzar la adecuada implantación de un servicio en el cual, todo había de improvisarse, pues no sólo las tropas, el material aéreo, el de transportes indispensables, talleres, almacenes, laboratorios de ensayo, servicios meteorológicos y creación del cuerpo de pilotos, sino hasta el mutuo enlace y dependencia de unos elementos con otros, han estado a merced de las dificultades de adquisición creadas por la guerra europea y de la necesidad de aquilatar las enseñanzas de la misma en un ramo tan modernísimo que cada beligerante ha empleado con un apremio y una originalidad que no han sido lo suficientemente contrastadas».



El ***coronel Vives*** *(18) y el* ***capitán Kindelán*** *(20) asistieron, en enero de 1909, a la* ***Conferencia de la Federación Aeronáutica Internacional.***

combate) y compañías de tropa al servicio de cada escuadrilla.

Las Bases Aéreas dependerían de la Administración Central en lo técnico y administrativo, considerándose las tropas como fuerzas destacadas dependientes del Director de la Aeronáutica, pero a las órdenes de la Autoridad Militar regional en cuanto afecta a la inspección, disciplina y régimen interior.

La R.O.C. de 17 de septiembre (C.L. n.° 447) modifica el Reglamento de Aeronáutica Militar en el sentido de clasificar al personal de Aviación Militar en *pilotos aviadores, oficiales observadores* y *pilotos aviadores de tropa* y las diferentes *Escuelas de pilotos (elemental, de clasificación* -ampliación de los conocimientos adquiridos en la elemental- y *de aplicación:* una de *combate* y *tiro aéreo* y otra de *bombardeo* y la *Escuela* -única- *para observadores).*

En el ***Reglamento anejo al R.D. de 25 de noviembre de 1919, se determinaron*** *las marcas de* ***nacionalidad*** *y* ***matrícula que debían figurar en las aeronaves.***

Asimismo se establecen disposiciones generales, sobre convocatorias, programas, gratificaciones, situaciones y emblemas o distintivos, creando una insignia especial para observadores.

De interés es también la R.O.C. de 9 de junio (C.L. n.° 295) por la que, de acuerdo con el Reglamento anejo al R.D. de 25 de noviembre de 1919, se determinan las marcas de nacionalidad y matrícula que han de llevar las aeronaves militares españolas. Y por último la R.O.C. de 8 de noviembre (C.L. n.° 506) por la que se crea la oficialidad y clases de complemento para el Servicio de la Aeronáutica Militar.

Digamos, finalmente, que como broche extraordinario y brillante del período normativo que hemos historiado, la R.O.C. de 7 de diciembre de 1920 (C.L. n.° 550), atendiendo los deseos reiteradamente manifestados por el Servicio de Aeronáutica Militar y secundando la iniciativa del Papa Benedicto XV (Decreto de la Sagrada Congregación de Ritos de 24 de marzo del mismo año) declaró Patrona del Servicio de la Aeronáutica Militar a NUESTRA SEÑORA DEL LORETO.

Y terminamos: reconocida su efectividad en el campo bélico y dotada ya la Aeronáutica Militar de una cobertura jurídica específica, aunque provisional, las disposiciones dictadas durante la tercera década de este siglo, vendrían a consolidar y ampliar el Derecho Aeronáutico Militar, al compás del extraordinario desarrollo que durante aquél período tendría la Aviación. Queda atrás una normativa que trató de acompañar adecuadamente al nuevo invento en sus primeras aplicaciones militares. Ese carácter de singularidad, por tratarse de una creación normativa «ex novo», es el que, a nuestro juicio, justifica la atención prestada y condiciona, en definitiva, los límites convencionales impuestos a este trabajo. ■

La IBERIA de Marichín

diálogo con la primera azafata

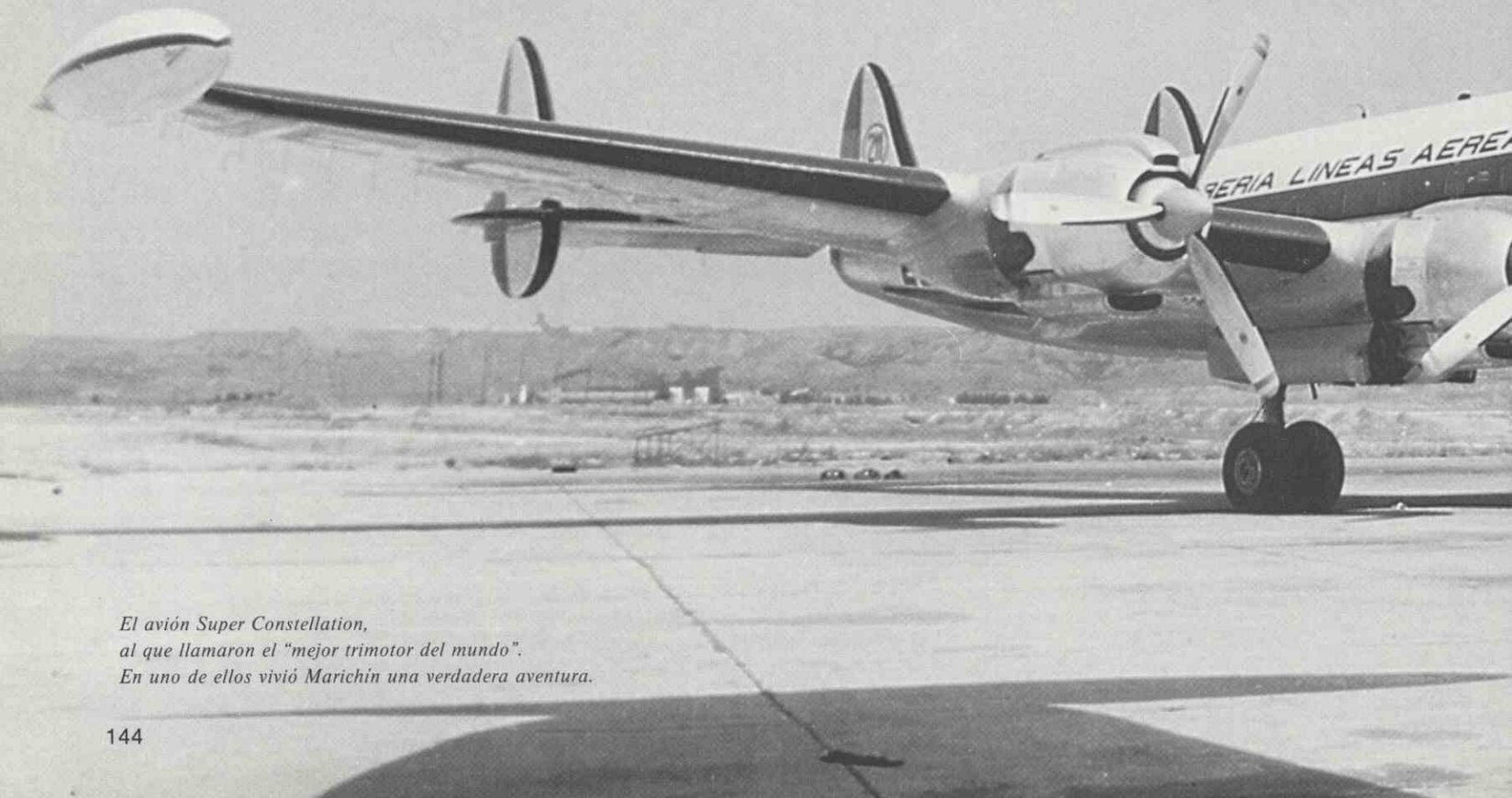
CARLOS PEREZ SAN EMETERIO

Cuando alguien menciona a María Encarnación Ruíz de Gamiz en esas mastodónticas moles blanquecinas que componen Iberia Campos Velázquez, nota siempre miradas de nostalgia, y es sorprendente. Parece extraño que en aquél frío laberinto de escaleras, rejas, ascensores y mármol, quede otro reducto para la nostalgia que el despacho de Juan Viniegra; y, sin embargo, sucede que al fondo de algún pasillo, a la vuelta de algún salón de reuniones, alguien nos envía un caluroso recuerdo para «Marichín», y al momento alguien más nos pide que le digamos que en aquella casa se la echa de menos, que se añora su paso por Iberia, e incluso que le aconsejemos prudencia en los niveles de lípidos, triglicéridos, glucemias y todas esas cosas que han inventado los médicos para complicarnos un poquito más la vida.

Marichín, una de aquellas primeras azafatas de Iberia, vive en la parte más tranquila y sosegada de la calle Velázquez, no lejos de la sede de Iberia. Han pasado ya cuarenta y tres años desde que le presentaran a su primer DC-4, pero el tan gastado tópico de «viéndola parece que no pasa el tiempo» puede tener aquí bastante de verdad. Ni el rostro, ni la expresión de Marichín han variado sustancialmente mientras Iberia fue cambiando sus DC-4 por los B-747, lo que induce a pensar que las arrugas se ceban en los caracteres apocados, lo que no es del caso. Marichín es una mujer fuerte, extrovertida, que contagia convicción en lo que dice. A diferencia de muchos ilustres entrevistados, a quienes parece que hay que arrancar cada frase de alguna víscera, ella cuenta torrencialmente sus vivencias, y el cronista, a veces, desearía saber taquigrafía o poder escribir a dos manos para que no se le escape nada. Y, además, curiosamente, no parece sorprenderse lo más mínimo cuando quien va a entrevistarla, se presenta sin el bloc recién comprado «porque lo olvidó en el despacho de Juan Viniegra» y con sólo un viejo bolígrafo bic pasado de horas; lo que es de agradecer...

-Ah, no; por el papel no te preocupes, porque aquí tienes de sobra; además, como me dijiste que venías, te he estado buscando algunas fotos de mi primera época, ¿ves...?

Desconecta la televisión para evitar que el sopor del programa «La Tarde» neutralice el efecto del café. La mesa del comedor, convertida súbitamente en mesa de trabajo, ha quedado llena de fotos, carpetas, alguna revista, y muchos papeles en blanco que no van a tardar en llenarse por ambas caras.



El avión Super Constellation, al que llamaron el "mejor trimotor del mundo". En uno de ellos vivió Marichín una verdadera aventura.

-Mira, aquí estoy yo, sola; es una foto de los primeros años, tuvo que ser del 46 o así... luego, en esa otra estamos cuatro de las primeras y creo que las dos están sacadas en el mismo día: la de aquí arriba soy yo, luego, la de la derecha es María Luisa Relaño, la que tiene el perrito de peluche es Inés Rotaeche, y la de la izquierda es María Victoria «Toya» Escardo, que ahora está en Banesto dirigiendo las relaciones públicas de su Presidente.

—¿Mario Conde?

-Sí; efectivamente, con el célebre banquero. «Toya» siempre fue una chica muy inteligente. Luego, ya, más adelante, se incorporaron a Iberia otras amigas nuestras que no aparecen en la foto, como María José Ugarte, que era hija de un Magistrado del Tribunal de la Haya, Lourdes «Lulú» Arana, y Cecilia Albéniz, nieta del célebre compositor. Ah, la otra foto que te había guardado era ésta, con Pilar Mascías ante uno de nuestros DC-4, luciendo el primer uniforme de la Compañía; éste era el de invierno; el de verano, blanco, estaba hecho con tela de paracaídas porque no había dinero para más; ten en cuenta que por aquel entonces cada cual tenía que pagarse sus propios uniformes...

-¿Como era posible éso?

-Como te digo; y el desplazamiento al aeropuerto también corría por nuestra cuenta. Así podrás explicarte el que tuviéramos tantos problemas para llegar a fin de mes...

Cuatro de las primeras azafatas de Iberia. En primer término Inés Rotaeche; en segundo, a la izquierda, María Victoria Toya y a la derecha María Luisa Relaño. Al fondo, Marichín.

-¿Como se te ocurrió hacerte azafata?

-Bueno, quizá por vivir cosas nuevas y distintas de las que una chica de mi edad podía vivir entonces. Yo, además, no le tenía miedo a nada. Trabajé poco tiempo en el Ministerio de Asuntos Exteriores, y, en 1942, en plena Guerra Mundial, me las arreglé para irme a Berlín. Entonces un tío mío era el Agregado Militar español en la Embajada, y accedió a llevarme a trabajar con él como secretaria. Estuve dos años, hasta que ya en 1944 la cosa allí se puso imposible porque los bombardeos era contínuos, y entonces me volví a España.

-Pasarías bastante miedo, ¿no?

-¿Nada...! ¡Yo era una loca...! ¿Que bombardeaban? Pues igual; al refugio, como si tal cosa, y hasta contando chistes; mira, miedo podrás pasar un poco la primera vez, si quieres, pero luego ya te acostumbras. Lo que después ocurrió fue que en 1944 los ataques aéreos eran ya tan contínuos, la guerra estaba ya tan perdida, que mi familia decidió «facturarme» para España y me metieron en un Junkers Ju-52. Menudo vuelo, por cierto, volando por aquí no y por allá tampoco para esquivar a los aviones aliados...

-¿Y lo de Iberia?

-Lo de Iberia fue un anuncio en el periódico solicitando chicas que hablaran idiomas. Yo vivía entonces en San Sebastián con mi familia; un día, por casualidad, vi el anuncio, y como dominaba el inglés, el francés y obviamente el alemán, decidí presentarme a ver que pasaba.

-¿Y qué pasó?

-Que me admitieron. Esto era... en 1946. Ni examen médico, ni cultural, ni nada que se le pareciera. El Jefe me llamó y me dijo: oye, Marichín, ¿tu tienes un traje oscuro? Si, uno azul -le respondí-; pues prepárate porque mañana sales para Canarias en un DC-4... Eso fue todo; y éso era todo para cualquier nueva azafata. Lo único rígido, la única norma que se llevaba a rajatabla era que no nos podíamos casar mientras estuviéramos dentro de Iberia.

-¿Y la familia? Porque tú además tienes un título de nobleza...

-Dos títulos, el de Marquesa de Ulzurrum y el de Condesa de Casa Angulo. ¿La familia, dices? ¡Hombre, te puedes imaginar el sofoco! En Alemania estaba, al fin y al cabo, con mi tío, pero lo de azafata suponía venirme de San Sebastián a Madrid, a trabajar (lo que no terminaba de estar bien visto entonces) y, sobre todo, a vivir en una pensión con otras chicas. Mi familia estaba horrorizada; de verdad, horrorizada.

-Y enseguida empiezas a volar.

-Enseguida. ¡Y qué vuelos...! Ir a Buenos Aires te suponía estar treinta y siete horas metida en el DC-4, y cuidando además a unos pasajeros que estaban en su mayoría asustados, cuando no muertos de miedo. Nosotras tratábamos de darles conversación, y ellos poco a poco iban acostumbrándose a la idea de estar viajando por el aire, y empezaban a hablar, y a hablar, y a contarnos sus vidas... Fíjate hasta qué punto que llegamos a llamar a todo ello «el confesionario»...

-¿El Confesionario?

-A ver... es que tu no sabes la cantidad de cosas que nos contaba; bueno, uno llegó a asegurarme que en la bodega de carga llevaba una maleta llena de monedas de oro; sé que hubo incluso serias proposiciones de matrimonio a compañeras mías...

-¿Y cómo era el pasajero de entonces?

-Bueno, era siempre el mismo, o casi siempre; o diplomáticos, o cargos oficiales como el Director de Moneda Extranjera, que viajaba muchísimo con nosotros... luego, en otra escala estaban los que tenían negocios agrícolas con proyección exterior; en particular recuerdo a los tomateros de Canarias, que se pasaban el día yendo a Londres... Y luego, por supuesto, los toreros. Pero se daba, además, un detalle curioso, y es que muchas veces el pasajero elegía a su tripulación; ten en cuenta que en DC-4

estábamos nada más que cuatro azafatas, doce pilotos, doce radios... y el pasajero llegaba a las oficinas de venta, y como entonces se viajaba con más margen de tiempo, no tan «al minuto» como hoy, pues antes de retirar su billete decía: a ver, ¿cuándo van fulanito y menganita de tripulación a Buenos Aires? ¿Tal día? Pues quiero el vuelo para ese día; y claro, como los aviones nunca iban llenos...

-Por cierto, enumérame pasajeros famosos que hayas llevado.

-Muchísimos; no me acuerdo de todos, como es lógico, pero bueno: apunta Charlton Heston, el que hace «Los Colby» en la tele, George Sanders, Yvon Decarlo... y ya, más recientemente, al Cordobés y al Litri «haciendo las Américas».

-¿Y cómo se desarrollaba la vida a bordo?

-Muy bien, excelente, ya te comenté que todo era como una familia, y alguna que otra vez como una familia de película cómica. ¿Tú te imaginas la cantidad de hechos que caben cruzando el Atlántico a la velocidad de un DC-4? ¿Tú te imaginas qué clase de comidas podíamos servir a finales de los años cuarenta con tantas dificultades y tantas cartillas de racionamiento en España? Si aquello era un milagro... un sandwich de tortilla, a veces otro de jamón... paté... una botellita de vino... agua... Recuerdo

La azafata de la fotografía luce el uniforme vigente en 1962.

Pilar Mascías, otra de las pioneras, ante uno de los DC–4 de Iberia luciendo el primer uniforme, de invierno, de la Compañía.

de memoria el comercio que nos vendía las comidas: se llamaba «Alcoceba»; pero, ¡ojo! sólo servíamos sandwich en vuelos largos con el DC-4; en los vuelos europeos con DC-3, nada de nada; y en los trayectos domésticos es que ni siquiera iba azafata.

-O sea, que en un vuelo a Londres, el pasajero no veía un mal bocadillo.

-No; la verdad es que nada; y a veces, a la azafata, a la única que iba, le daba apuro -porque conocía a casi todos los pasajeros- y en alguna escala bajaba al bar del aeropuerto y de su propio bolsillo compraba una botellita de anís o algo así. Es que en aquella época, quienes volaban en avión eran como invitados nuestros, y nosotras nos comportábamos ante ellos como si estuviéramos dando un cocktail en nuestra propia casa.

-Pagábais el anís de vuestro bolsillo; pues vaya un negocio...

-Y tanto; bueno, y éso no era lo más grave: lo peor es que taza que se rompía, o plato que iba al suelo, taza y plato que nos cargaban a fin de mes. Y aún peor: llegaba el avión al aeropuerto, y una vez desalojado por completo, como es preceptivo, quedaba en manos del personal de limpieza; bueno, pues, hazte cargo, en aquella época de carestía... cuando regresábamos a bordo ya no quedaban ni platos ni tazas ni nada que se le pare

ciera. Y el colmo era que luego, al ir a cobrar a primero de mes, oye, teníamos unos descuentos tremendos por platos rotos; vamos, que yo misma llegué incluso a deber dinero a Iberia; tuvimos que protestar, porque si por las buenas nunca llegábamos a fin de mes, pues así...

-Por cierto, ¿cuánto os pagaban?

-Cobrábamos doscientas cincuenta pesetas al mes, a lo que había que añadir ciento cincuenta más por cada viaje, y mil cuatrocientas por cada viaje a Buenos Aires; pero claro es que un viaje a Buenos Aires suponía casi una semana, porque te tenías que quedar allí tres días para descansar... y además el vuelo era tan largo que necesitabas cambiarte de ropa tres veces... bueno. lo que te digo: que alcanzar el final de mes era un milagro; que había que poner dinero: aún más, tenía que quedarme a comer en casa de amigas...

-Bueno, pero luego teníais algún que otro privilegio: los regalitos, la célebre «pacotilla»...

-Sí, hombre, algo había, claro: por ejemplo, siempre que íbamos a Canarias, cada tripulante del DC-4 regresaba con una caja de tomates. Y luego, sí, estaba la pacotilla, que era el derecho que tenían los tripulantes de traer quince kilos de lo que quisiera desde el punto de destino hasta Madrid, sin pagar aduanas. Podíamos traer leche, jamones, quesos... lo que se nos antojara. En el avión había que traer siempre una pacotilla fija, que era la de la Compañía, para proveer las comidas de los pasajeros, y a ella se añadían las nuestras.

-¿Y qué cara ponían los cargos oficiales y los Ministros cuando os veían con pacotillas y cajas de tomates en los aviones?

-Nada, muy bien; se portaban estupendamente con nosotras. El Director General de Moneda Extranjera nos facilitaba cambio de divisas para que pudiéramos ir de vacaciones al sitio que quisiéramos, pero quizá la anécdota más curiosa en este sentido me pasó con el entonces Ministro de Comercio, Arburúa, en 1947, cuando la visita de Eva Perón a España. Mientras María José Ugarte y Lulú Arana iban con la Sra. Perón, a quien toda España llamaba «la Perona», a mí me tocó ir en el DC-3 con el séquito oficial y la Prensa. Y entonces, el Ministro Arburúa, que iba a bordo, me preguntó: «oye Marichín, ¿tú tienes coche? cuando le dije que no, insistió: «¿y no te agradaría tener uno?» Se me ocurrió contestarle afirmativamente, y él mismo me facilitó el permiso de importación de un coche italiano. Aunque no te lo creas, aquello fue una «pequeña revolucioncita» en Iberia; a partir de entonces, más de un auxiliar de vuelo se atrevió a montarse sobre cuatro ruedas...

-¿Qué recuerdas del viaje con la Perona?

-Bueno, que volamos todos a Villa Cisneros, donde los saharauis nos hicieron muchísimas demostraciones con camellos, y sobre todo, que allí no había un mal hotel donde hospedarse; hasta tal punto que tuvieron que desalojar aprisa y corriendo unos acuartelamientos para que pudiéramos pasar la noche, tanto las personalidades invitadas (entre ellas la esposa del Presidente argentino) como las tripulaciones y prensa. Yo no sé hacia donde mandaron a parar a los pobres militares, la verdad...

-A lo mejor a partir de ese hecho decidieron construir el parador de Villa Cisneros...

-Pues no lo sé, pero a lo mejor, vete a saber...

-Por cierto, ¿dónde volabais?

-Bueno, el DC-4 iba en mi época a Buenos Aires, a Canarias, a Roma... el DC-3 a Londres (Croydon) a Ginebra... En Roma me acuerdo que estaban todavía las pistas metálicas que habían dejado los americanos tras la Guerra. Croydon... bueno, eran unos barracones... todo muy rudimentario como corresponde a la época, no ciertamente fácil. Pero todo nos lo tomábamos con deportividad y buen humor.

-¿Incluso las tormentas?

-Incluso las tormentas; lo que no quiere decir que no se pasara miedo; hombre, yo no soy asustona, pero reconozco que yendo a Buenos Aires, a veces... cuando nos metíamos en tormenta, se ponía todo oscuro y empezaban los rayos, y aquellos truenos que parecían explosiones, y los pasajeros, literalmente «a grito pelao»... aquello era para verlo. Yo el día que pasé más miedo en los DC-4 fue en una tormenta sobre el Atlántico, y me parece que iba a los mandos Teodosio Pombo.

-Eso en DC-4, ¿y en DC-3?

-También hubo varias anécdotas, e incluso sustos. Cuando volabamos a Ginebra, me acuerdo que le temíamos mucho al hielo en las alas, que un día, sin ir más lejos, nos obligó a tomar tierra, de emergencia, en un sembrado de Francia. Tuvimos que desembarcar a los pasajeros, y luego, hasta que los pilotos lograron despegar desde aquel campo con el avión vacío... ¡un número! Luego, éso sí, recuerdo también que las salidas de Ginebra encerraban cierto peligro, sobre todo cuando había niebla, porque la punta del ala pasaba muy cerca de una enorme pared montañosa completamente helada, que apenas se veía. Teníamos muy buenos pilotos, pero luego, al aterrizar en Madrid, trataban de asustarnos, y nos decían en plan de broma: chicas, no sabéis como nos la hemos jugado esta mañana...

-Es verdad, era aquella, una época de pilotos legendarios: los Ansaldo, Pombo, Arango, Rego...

-Sí, eran todos fantásticos. Vamos, yo te puedo decir que en la Douglas aseguraron que nunca habían visto a ningún piloto con la categoría y la destreza de Dámaso Arango. Dámaso y otros como él eran tipos fenomenales, a pesar de que sólo contaban con la experiencia de la Guerra Civil, que no estaban «hechos» todavía a la Aviación Comercial, y, anecdóticamente si se quiere, que no hablaban idiomas.

-Y entonces, cuando se volaba por Europa...

-Te puedes imaginar la que se armaba, porque las únicas que hablábamos idiomas éramos las azafatas. Yo recuerdo que iba una vez volando en DC-3, creo que con Ansaldo, y al pasar sobre Casablanca la torre de control de allí empezó a hablarle en francés, y como él no entendía ni palabra, tuve que contestar yo por radio. El problema fue que aquella gente empezó a largar fraseología aeronática, y entonces me las ví negras. Luego, al regresar, Ansaldo se presentó en Barajas pidiendo explicaciones sobre el por qué no se nos había enseñado el lenguaje aeronáutico en francés, «porque si no, para qué las hemos escogido sabiendo idiomas...» No, pero, anécdotas aparte, eran unos aviadores fuera de lo corriente. Tu no sabes cómo volaba Dámaso Arango: las pruebas que hacía con los DC-3 en vuelo nocturno, saliendo de Barajas en plena noche, parando motores... Yo muchas veces le echaba valor y le acompañaba en las pruebas.

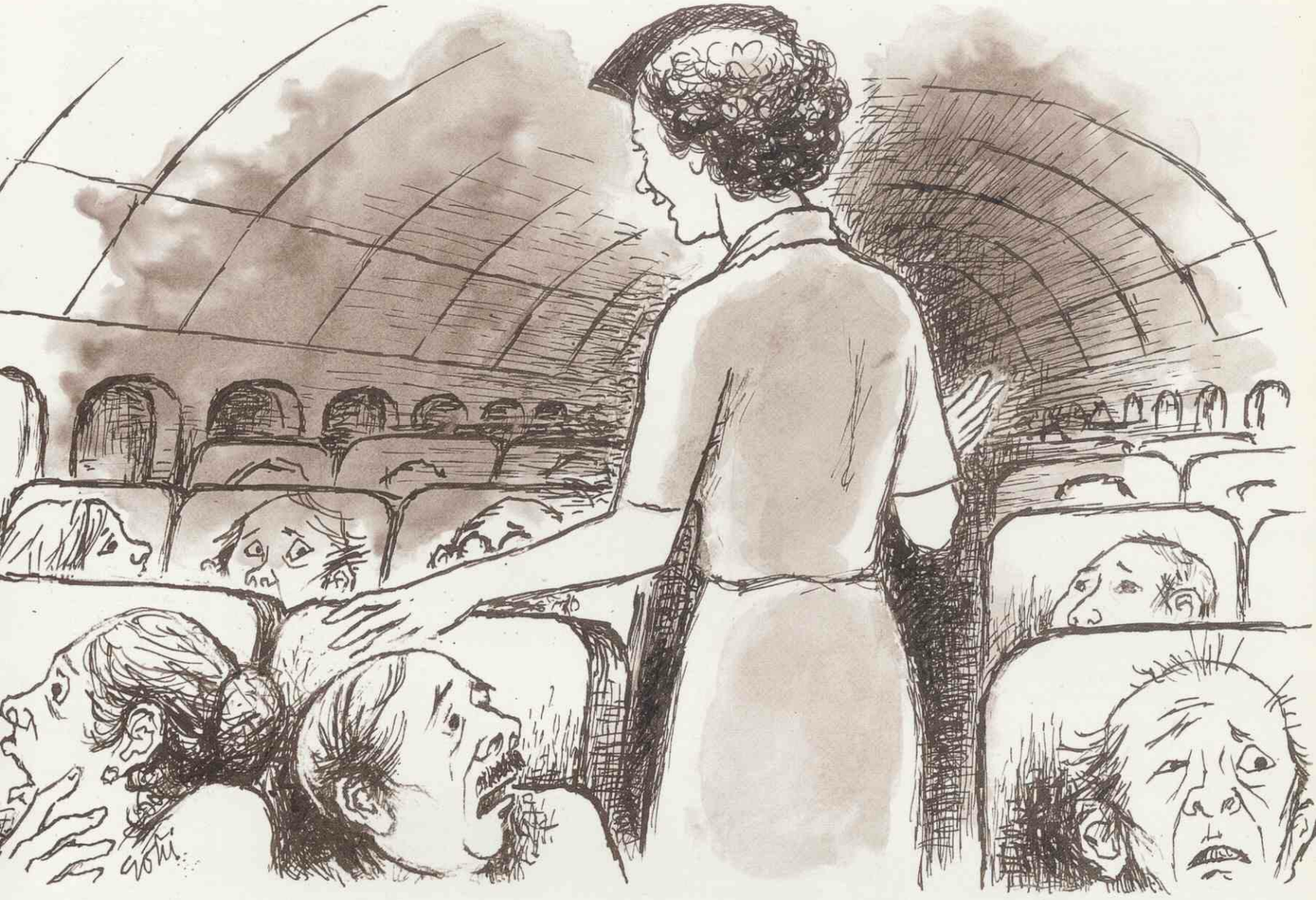
-A pesar de que te estrellaste en Barajas, y precisamente con un DC-3...

-Si, bueno, éso fue en la Navidad de 1947, el 22 de diciembre en concreto. Ibamos a Londres en un DC-3 que llevaba el Comandante Alfonso Recio de la Serna. Yo ni siquiera iba atada, pues me había sentado encima del cinturón de seguridad; todo transcurría normalmente, y, de pronto, el avión se nos desplomó encima de la pista. Cayó sobre una rueda, y aquello se convirtió poco menos que en una peonza. Qué manera de dar vueltas...

-¿Cuál fue la causa?

-Quiero recordar que formación de hielo en las alas, y aunque aquel DC-3 ya no volvió a volar más con pasajeros, la cosa no tuvo mayor gravedad, pues al poco rato se embarcó a la gente en otro avión igual y se continuó viaje a Londres como si nada. Lo que sí tuvo ya una más trágica coincidencia fue que, justo un año después, el 23 de diciembre de 1948, Alfonso Recio se estrelló con otro DC-3 en Gandesa, por causa del mal tiempo, y murieron todos los que iban dentro. Aquello fue terrible; yo te puedo decir que durante semanas tuve un cierto temor a los despegues.

-O sea, que descontando el aterrizaje de emergencia en el sembrado de Francia,



tienes en tu haber dos accidentes: el de Barajas y el de Bermudas...

-Ya, bien, pero entre uno y otro median ocho años. El de Bermudas fue en un Super Constellation el 25 de septiembre de 1955. El avión (bautizado «La Pinta», pues todos llevaban nombres de carabelas) era muy bonito, pero también complicado en extremo, y con unos motores que tenían muchos fallos. Era un cuatrimotor, y sin embargo, le llamaban en plan de broma «el mejor trimotor del mundo», porque casi siempre llevaba uno averiado; la suerte es que, aun con tres en funcionamiento, era tan ruidoso que la gente no se daba cuenta. Además, ya como anécdota, te puedo decir que aquel nombre en concreto, «La Pinta» no nos gustaba a ninguna de nosotras. Era todo lo «histórico» que quieras, pero...

-Si; creo también que había incluso un chiste: que los pasajeros de Iberia iban a América con «La Santa María» y se volvían con «La Pinta».

-No; éso no lo sabía, tiene gracia. Bueno, el caso es que aquel día habíamos salido en «La Pinta» en vuelo regular La Habana-Madrid con Fernando Bengoa a los mandos, y cuando nos preparábamos para hacer la primera escala técnica en el aeropuerto de Kindley Field, en las Bermudas, Bengoa se dio cuenta de que la pata derecha del tren permanecía arriba y no quería bajar. Avisó por radio a la torre de que tenía un problema, y que iba a tratar de resolverlo con los procedimientos de emergencia; y acto seguido me llamó a mí a la cabina.

-¿Tu eras la única azafata?

-La única. Me acuerdo que la tripulación la formábamos Bengoa de Comandante, Pepe Arango y Fernando Rein Loring como Pilotos, Pérez Vega de Radio, y como Mecánicos, Félix Vicente y Alejandro Aragón, al que llamábamos «Orate Frates» porque hablaba como un cura. Luego, en cabina, iba yo, auxiliada por dos camareros.

-¿Y cuántos pasajeros?

-Veinticinco, entre ellos un niño pequeño.

-¿Como se desarrolló la cosa?

-Bueno; Orate Frates puso manos a la obra intentando arreglar la avería, y anduvo largo rato tocándole al sistema hidráulico; y yo mantuve al pasaje informado en todo momento del desarrollo del problema, porque creí que era lo mejor, y efectivamente, lo fue: hubo miedo, debió haberlo, sin duda, pero la gente se comportó de maravilla. Incluso cuando Bengoa picó ostensiblemente al Super Constellation para ver si la rueda bajaba por sí misma, el pasaje se tragó su miedo. Yo, entre tanto, intentaba con mi actitud «relajada» dar ánimos e infundir calma, también porque confiaba mucho en los pilotos.

-¿Cuánto duró el drama?

-Pues duró bastante; unas cuatro horas. Cuando ya no quedaban más procedimientos que cumplir, Fernando Bengoa llamó por radio al aeropuerto de Nueva York donde el fabricante del «Super» tenía instalada una filial para asistencia técnica, «LASI», y desde allí, sólo pudieron decirle que... agotara el combustible y aterrizara sin tren.

-¿Y así estuvísteis... cuatro horas?

-Si; así, cuatro horas, intentando que la moral del pasaje no decayera. Cuando Bengoa me avisó de que el combustible por fín se estaba agotando, preparé a la gente para el aterrizaje de emergencia, con los cinturones de seguridad apretados y la cabeza próxima a las rodillas. Entonces tuve un conato de histeria en una pasajera que hube de atajar muy a tiempo con un par de bofetadas. ¡Ah! y unos segundos antes de que nuestro avión enfilara la pista, un sacerdote que iba a bordo, en quien nadie había repa

1968. La época del «Rosa Real», en la que Marichin era Jefa de Azafatas, hasta los primeros años de la década de los setenta, en que pasa a ser Instructora.

rado, administró una Absolución general de nuestros pecados sin que ninguno de nosotros se diera cuenta.

-Pero al final, todo acabó bien.

-Sí; claro. El Super Constellation, «La Pinta», se deslizó por la pista bañada en espuma, y todos abandonamos el avión por nuestro propio pie. Luego, cuando días más tarde un equipo técnico levantó el avión por medio de colchones inflables, uno de los colchones se pinchó, el avión se desplomó y resultó con más daños entonces que en la toma de emergencia de Fernando, que fue algo impecable.

-Bueno, y luego... nada; regreso a España y punto, ¿no?

-No; tampoco fue éso: Iberia mandó otro Super Constellation, pero sólo una parte del pasaje quiso volver en él; y además, de los dos camareros que me acompañaban, uno de ellos no lo volvimos a ver más en nuestra vida. Nada más bajar de «La Pinta» pidió la baja en Iberia, y... hasta hoy...

-¿Y tu?

-Yo tomé unos días de vacaciones y me fuí con mi familia a San Sebastián. Tenía a todos los periodistas detrás de mí haciéndome preguntas de cómo nos habíamos estrellado... y qué se sentía en momentos de tal peligro... Aquello era tan tremendo que decidí «perderme» varios días.

Azafata con el uniforme de 1972, el llamado «Jokey», que Marichín define como futurista, precioso, con garra.

-Y continuaste tu vida profesional como siempre: Super Constellation, luego DC-8/50...

-Sí; yo seguí con el «Super» y luego, durante todos los años sesenta, continué en activo en la flota DC-8; después pasé a ser Jefa de Azafatas y terminé como Instructora en los primeros años setenta. Yo viví todo lo del «Rosa Real» aquel...

-Sí, el uniforme de vuelo del 68.

-Efectivamente, ése que no gustó a nadie.

-¡Ah!, no sabía eso, cuéntame...

-No; mira. Descontando el primer uniforme, que era una cosa espartana que nosotras mismas tuvimos que ir modificando y adaptando a lo que exigía el uso, el primero «aceptable» que nos pusieron fue el de Pedro Rodríguez en

Personal de Iberia en 1977, con uniformes que también gozaban de la simpatía de Marichín.

Uniforme de Auxiliar de vuelo, también de Elio Bernhanyer, de 1983.

los años cincuenta, que era azul, y que, con algunas modificaciones, vivió hasta 1968. Entonces apareció el «Rosa Real», que era muy feo; tan feo que sólo duró hasta 1972, en que Elio Bernhanyer diseño el de «Jokey», que era futurista, precioso, con garra... En Europa nos felicitaron por aquel acierto pleno. Luego, los que le sustituyeron en 1977 y 1983, obra también de Bernhanyer, siguen estando bien, son bonitos.

-¿Y qué sientes al ver a las azafatas de ahora? Te parecerá todo muy distinto ya, ¿no?

-Pues sí, la verdad es que sí. Ocurre que lo de ahora lo encuentro todo muy impersonal; porque, entre comidas,... entre repartir periódicos... entre las naranjadas... ¿tu crees que da tiempo a hablar con el pasajero, máxime cuando la velocidad del avión ha hecho que los vuelos sean tan cortos? Luego, las relaciones laborales de ahora, ya no las conozco en detalle: en mi época, te puedo decir que nos explotaban; sencillamente nos explotaban; nos pasábamos el día volando y no podíamos llegar a fin de mes hasta el punto que había pilotos que de cuando en cuando retrasaban deliberadamente el aterrizaje para que nosotras pudiéramos cobrar el plus por aterrizaje nocturno; porque, éso sí: dinero no habría, pero compañerismo...

-¿Y ahora?

-Bueno, ahora las azafatas están sindicadas, pero yo no veo que su retribución... Ya te digo que en mi época la cuestión económica era mala; luego, en los años setenta, la cosa mejoró, llegó a ser incluso muy buena; pero, ahora... ¡caramba, si todo el mundo es «fija discontinua»...! Yo no veo que así... Y luego, además, ya al margen de lo profesional, yo me hubiera ocupado de reglamentar el uso del término «azafata», un nombre precioso, un acierto de la Iberia de aquella época, pero, por Dios: ¿tu te crees que está bien llamar azafatas a las niñas que cuentan las respuestas acertadas en los concursos de televisión? Eso es una barbaridad...

-El tiempo, Marichín, que tantas y tantas cosas cambia. Es una pena que mi generación sepa tan poco de aquella otra de postguerra, la tuya, a la que tocó hacer tantas cosas en tiempos tan difíciles...

-Cierto; y no te creas que lo pasábamos tan mal. No teníamos nada, eso es verdad, pero también éramos capaces de ser felices con menos cosas y con más sencillez, no sé, porque, oye, es que a veces parece que tu generación nació aburrida; tenéis de todo, os sobra casi todo... y nunca estáis satisfechos... A propósito, ¿cómo me decías que se llama tu revista, Aeroplano? ¿Y sólo hacéis un número al año?

Anochece, y la mirada de Marichín se pierde hacia el pasado a través de la ventana, hasta dar en los bloques de hormigón y cristal de Campos Velázquez. Acaba de empezar a llover suavemente sobre Madrid y las calles mojadas parecen multiplicar las luces de los coches reflejadas por el agua. Dentro de unos minutos, todo el centro de Madrid será un laberinto de limpiaparabrisas, embotellamientos y mal humor. Al fondo, en Campos Velázquez puede leerse la palabra Iberia en grandes letras luminosas; la Iberia de hoy, tan distinta de aquella Iberia de Marichín que hemos vivido juntos durante toda una tarde; la Iberia de los DC-4 y Super Constellation, la de Dámaso Arango, la de la pacotilla; la Iberia que ya no volverá. Ha llovido mucho, y sigue lloviendo sobre nosotros. ■

Postdata.—

A finales de abril, poco después de tener lugar esta entrevista, llegaba hasta Aeroplano la triste noticia. Marichín se nos había ido. La diabetes que durante años la acompañó puso fin a una vida de vigor, de optimismo y de bien hacer. Ahora, sus palabras, el testimonio fiel de sus vivencias, quedan ya aquí para la Historia. Nosotros nunca podremos olvidarla.

AVIONCITOS DE MENTIRAS

Texto y fotos: "CANARIO" AZAOLA

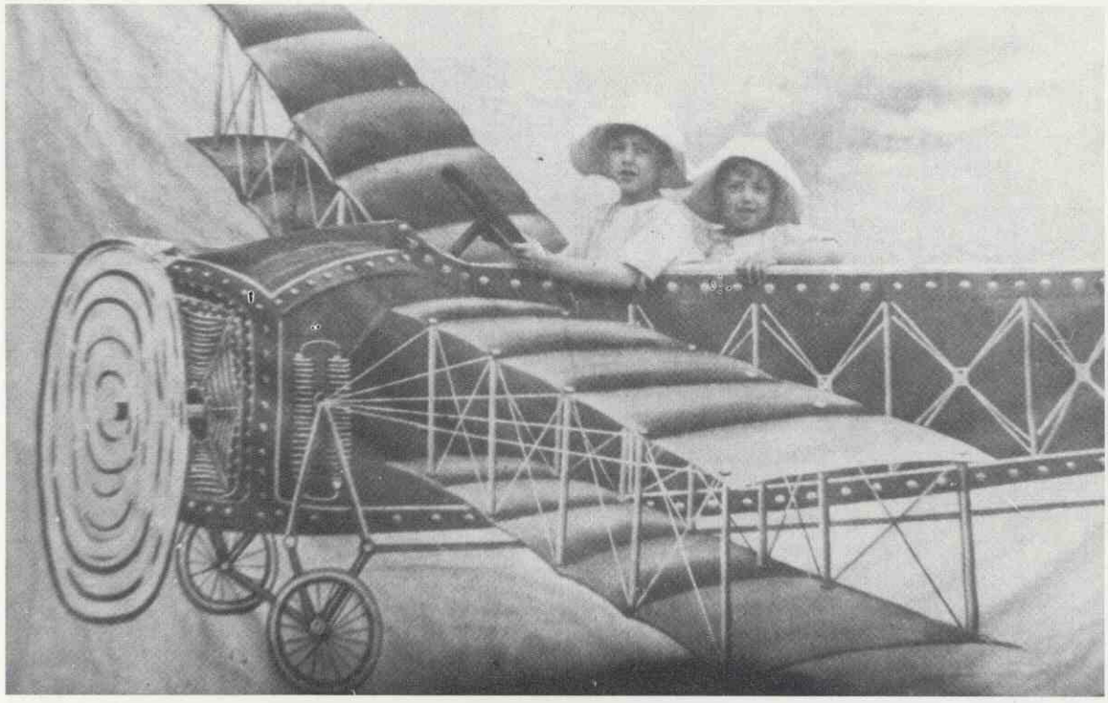
Entre las variadas actividades humanas, difícilmente podrá encontrarse una afición más apasionada y desmedida que la de los aviadores, ya sean estos profesionales o privados.

Tan forofos o más que los cazadores y pescadores, como a ellos se les puede ver expresando entusiásticamente con sus manos, no ya la pieza cobrada, sino... "el alucinante tonel de pasada", "aquella memorable aproximación GCA" o... "como le puse un rabo a aquel 'Dardo' que más parecía un pingüino".

Tenemos noticias de matrimonios amigos entre los que figuran pilotos, quienes en sus salidas, a fin de frenar a estos su enardecimiento, y "no lleguen a dar la turradita con los aviones" por sugerencia de algún odioso antiaeronáutico, aquél que inicia el inagotable tema, debe de pagar una multa, que bien puede ser, apoquinar una ronda.

Así las cosas, no es extraño que en las ferias de entonces, a los aviadores y a quienes les "tiraba la cosa", además de los obligados churros, les chiflara retratarse, no ya en aquellos decorados, que mágicamente podían convertirlos en matadores de toros o fornidos púgiles, sino en los simples y fantásticos aeroplanos.

Entre las rancias fotografías de algunos, hemos encontrado estas muestras, que por su entrañable toque "camp" y por ser quienes son sus pilotos, las hemos querido traer a estas paginas.

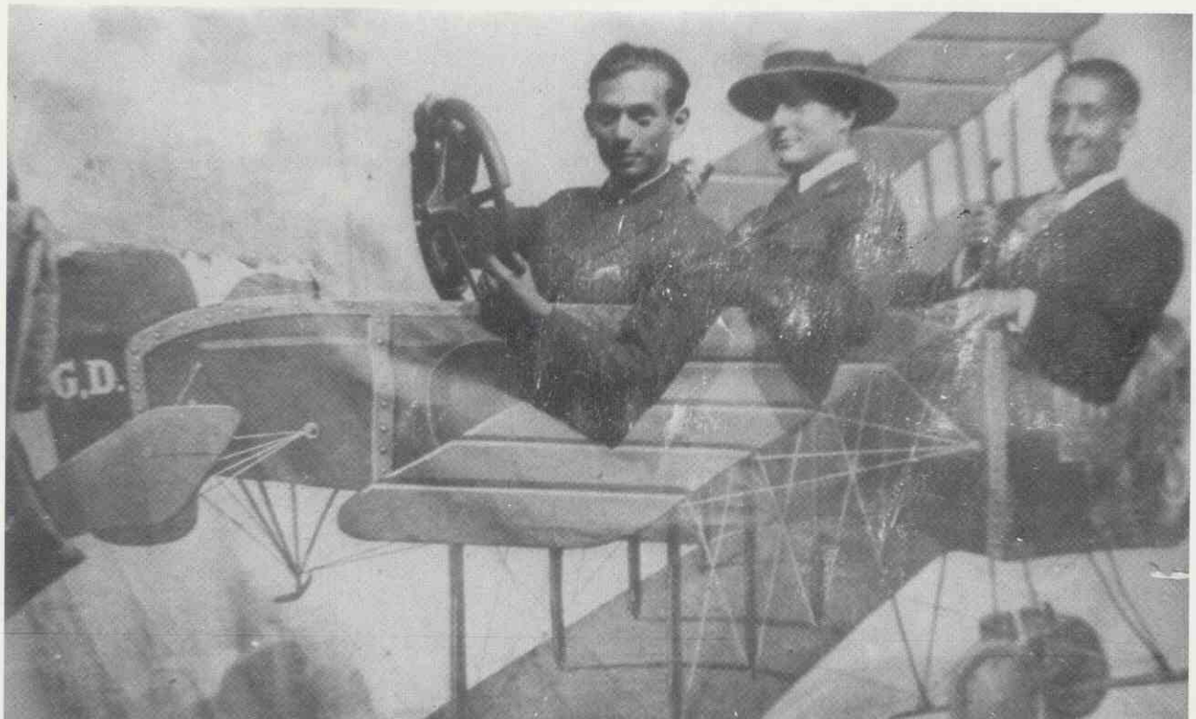


◀

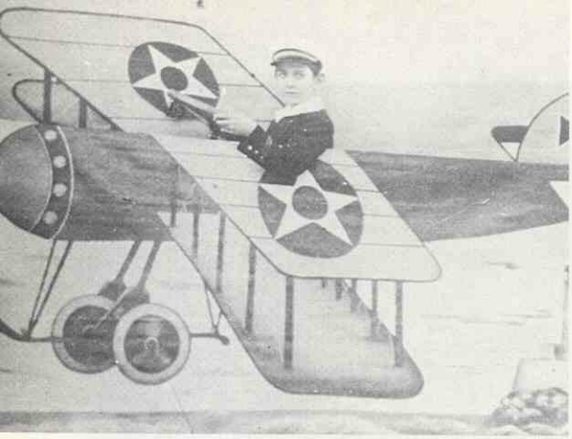
Deliciosa sin duda esta fotografía en la que a bordo de una curiosísima máquina voladora aparece Javier Guibert (puesto trasero) acompañado de su hermano Ignacio. ¡Quien iba a pensar! en el lejano 1921 que Javier con reconocida pericia, habría de pilotar aviones "de verdad".

Probador en la inmediata postguerra del Centro de Estudios y Experiencias; cazador en la Campaña de Rusia con la 3ª "Escuadrilla Azul"; por último y a lo largo de dieciséis años realizaría las pruebas en vuelo de cuantos aparatos construidos o revisados salieran de la factoría de AISA, hoy retirado por edad de su otrora apretada actividad aérea, no puede disimular su desbordante entusiasmo al referirse a ella.

▶



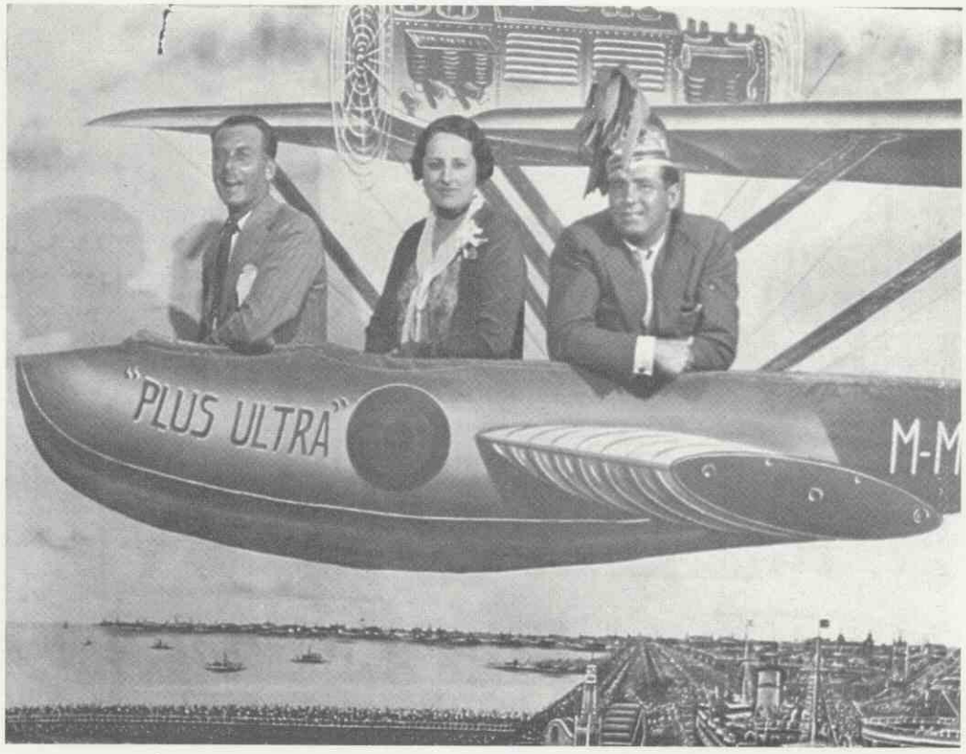
Mostrando tempranamente, ese tan importante gesto de "seguridad", de "experiencia", de quien sabe en suma "de qué va la cosa", vemos en 1924 a tres alumnos de la XXII Promoción. De izquierda a derecha Carlos Núñez Maza, Luis Rambaud y Pepe Alorda, tres amigos a quienes doce años después la Guerra Civil dramáticamente habría de enfrentar.

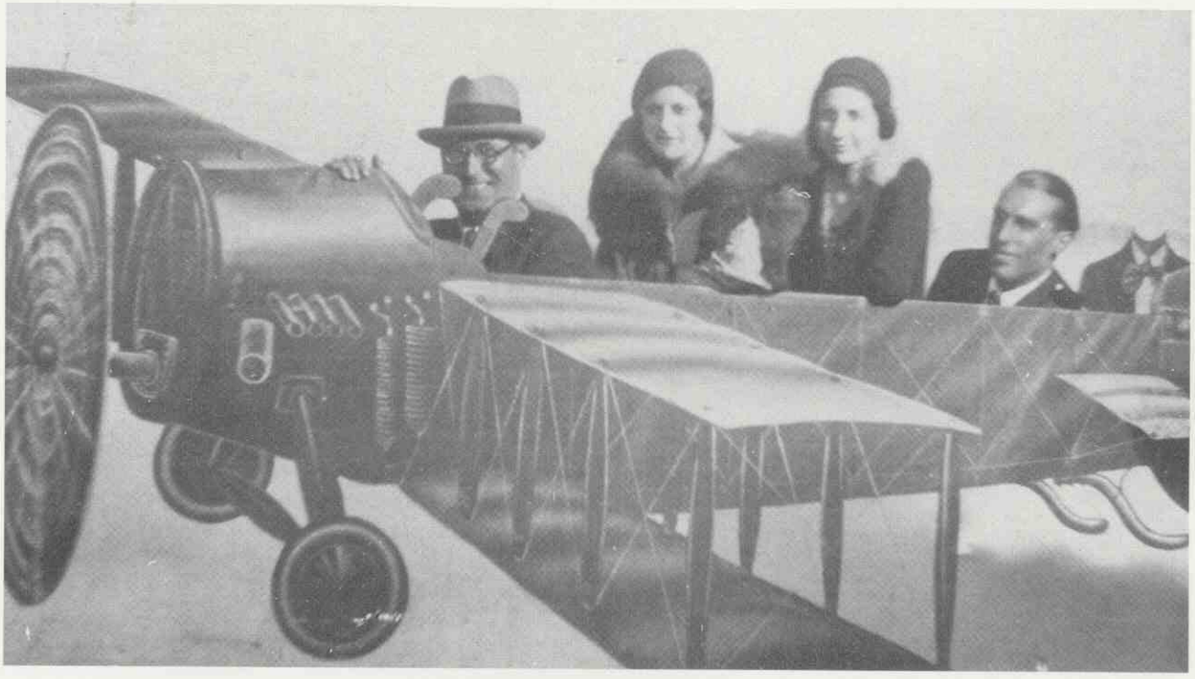


El mocito que con desenfado pilota este aeroplano no es otro que Gerardo Escalante; retratado en su Habana natal en 1926 poco antes de venir a España, donde años después se hizo aviador.

Habilísimo piloto formando parte de la 4ª "Escuadrilla Azul" en los cielos soviéticos se manifestaría como un excelente cazador. derribado en el curso de un encarnizado y desigual combate, gracias a su formidable espíritu y no menor tesón, logró reponerse de las gravísimas heridas que sufrió.

En los días del reactor, Escalante llegó a convertirse en un auténtico "jet pilot", cualidad, que aún a pesar de las secuelas de Rusia que nunca le abandonaron, mantuvo hasta su ascenso a general, evidenciando lo que toda su vida fue; un lujo del Ejército del Aire.



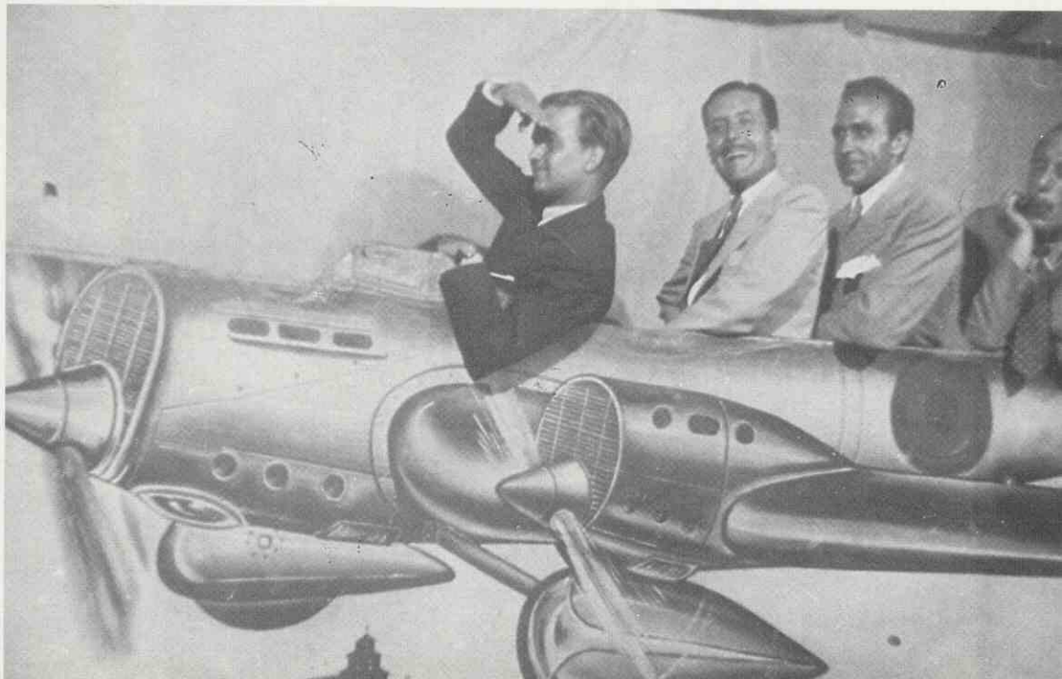


▲

Cuando en 1929 a bordo de una réplica del glorioso "Plus Ultra", se tomó esta fotografía, Alejandro Gómez Spencer (derecha), a quien acompañan su esposa, la aristócrata italiana Emma Barzini y un amigo. Gómez Spencer era ya un consumado aviador, especialmente célebre por haber sido el primer piloto del mundo que tripulara un autogiro.

▲

En 1930, rememorando quizás el exitoso "tour" europeo, que a bordo de "Horacio el optimista" llevaran a cabo dos años antes, encontramos en la popularísima romería de San Antonio a Alvaro García Ogara pilotando el "chisme", bajo la atenta mirada del famoso Carlos de Haya y la sonrisa complaciente de las dos bellezas que les acompañan.

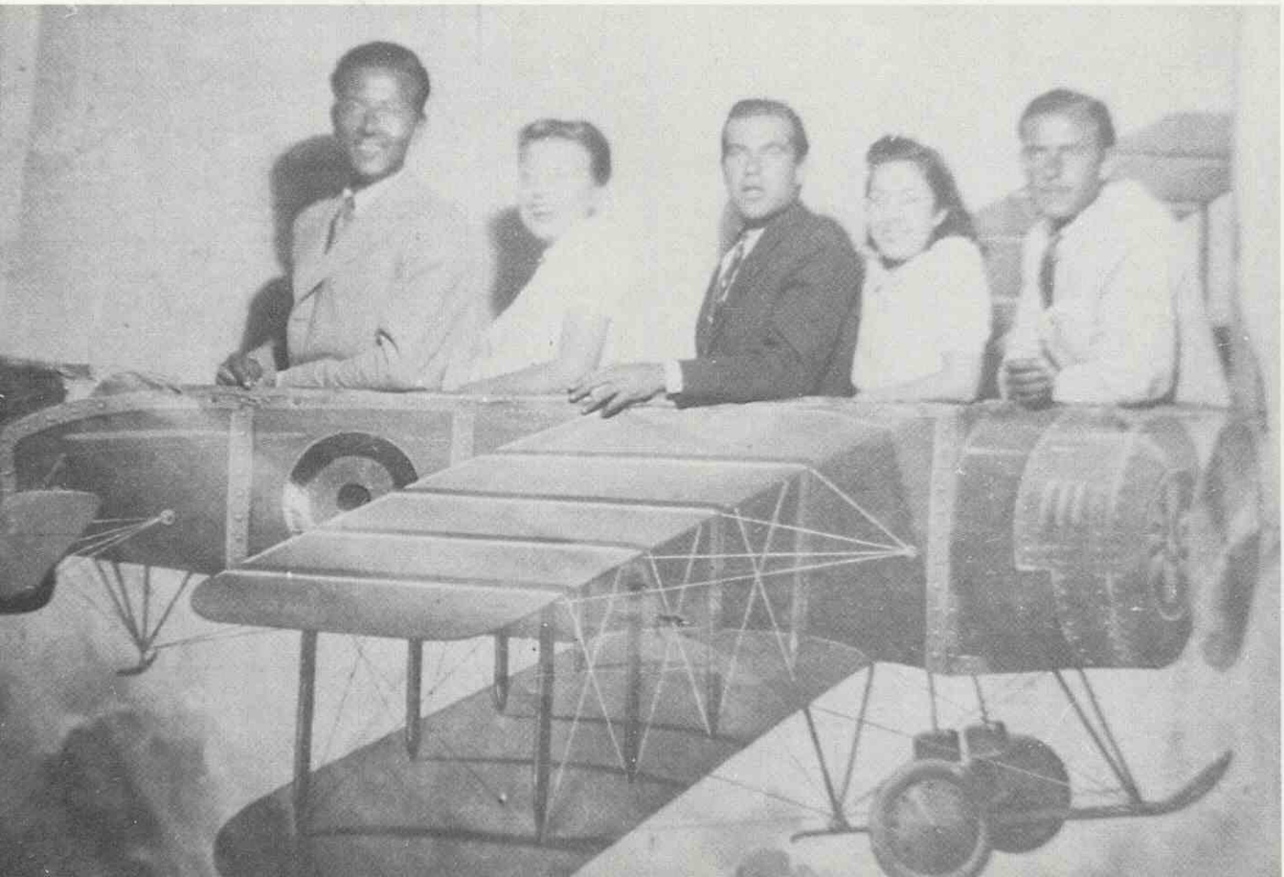


▶

Recién terminada la Guerra Civil, aparecen divertidos en un esbelto "Arc-enciel" tres famosos pilotos de caza. En primer lugar oteando el horizonte, Alfonso Garcia–Rodríguez Carracido, detrás el oficial de Intendencia Prado Hervás, Luis Andres Robles y por último, con cierto aire de guasa, Esteban Ibarreche.

De los años 40 data este sofisticado trimotor, que luciendo el emblema de Aviación en su costado sobrevuela Zaragoza; lo pilota Mary Aznar, a la sazón, novia de "La mulita" Juan Manuel Alonso Allende, quien por si acaso, aparece vigilante.

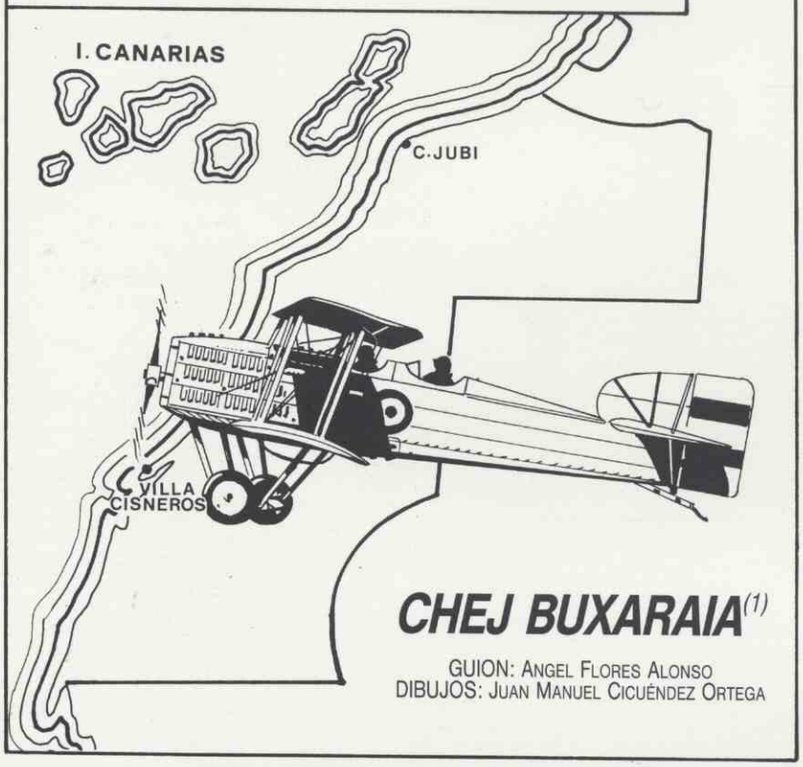
Bisoño piloto de la Escuadra de Morato en la guerra y profesor de la Escuela de Caza en la paz, Juan Manuel —primo de la célebre "Mula"— al pasar a la vida civil, como ingeniero naval se volcaría en el diseño y en la práctica de la vela, proclamandose en 1957 campeón del mundo de la clase "snipe".



◀

Fehaciente prueba de su excelente resultado, es la fotografía de esta especie de "Avro" aun en vuelo de julio de 1940, el cual, feria tras feria, romería tras romería, ya volaba al menos desde 1924 (véase la foto con Núñez Maza y compañía). En él se retrataron divertidos (de izquierda a derecha) Guillermo, Ninus, Sabino, Conchita y Luis. Guillermo Palanca piloto de ensayo en el INTA y virtuoso acróbata, destacaría no solo como experto aviador sino, como bellísima persona, buen amigo de sus muchísimos amigos. ■

A FINES DE LOS AÑOS 20, LA ACCIÓN COLONIAL DE ESPAÑA EN EL SAHARA SE VIÓ REFORZADA CON UNA ESCUADRILLA DE BREGUET XIV, QUE OPERABA DESDE CABO JUBY Y VILLA CISNEROS.



CHEJ BUXARAIA(1)

GUION: ANGEL FLORES ALONSO
DIBUJOS: JUAN MANUEL CICUÉNDEZ ORTEGA

POR ENTONCES ERA JEFE DE AQUELLA UNIDAD EL COMANDANTE IGNACIO HIDALGO DE CISNEROS, DE PERSONALIDAD INQUIETA Y ROMÁNTICA.

NUESTRA ACTIVIDAD MILITAR NO IMPEDÍA ACCIONES HUMANITARIAS, COMO UNA TARDE EN EL AERÓDROMO DE VILLA CISNEROS.

LOS "HOMBRES AZULES" SEÑORES DEL SAHARA DESDE EL SULTANATO DE EL AININ, MANTENÍAN UNA ACTITUD HOSTIL HACIA LOS ESPAÑOLES Y FRANCESES QUE LES COLONIZABAN.

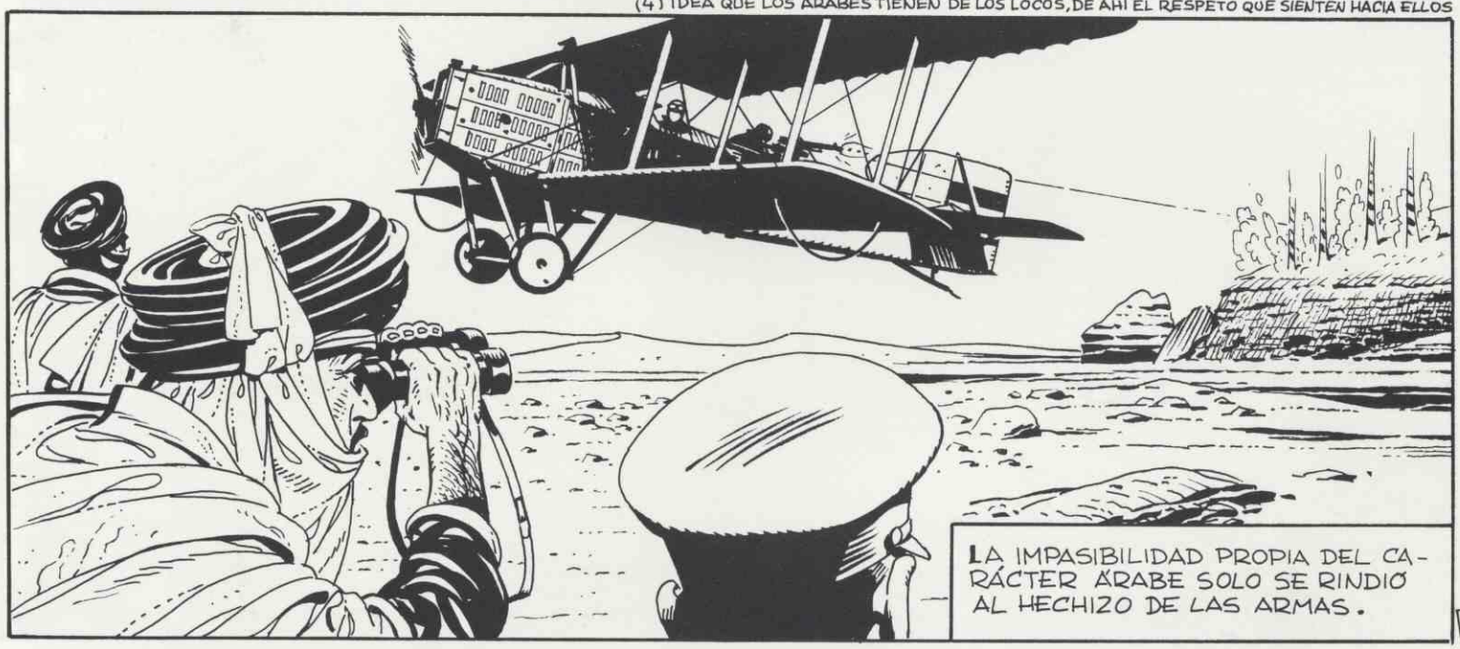
1

(1) EN EL HABLA SAHARAHUI SIGNIFICA "JEFE DE LOS PÁJAROS"

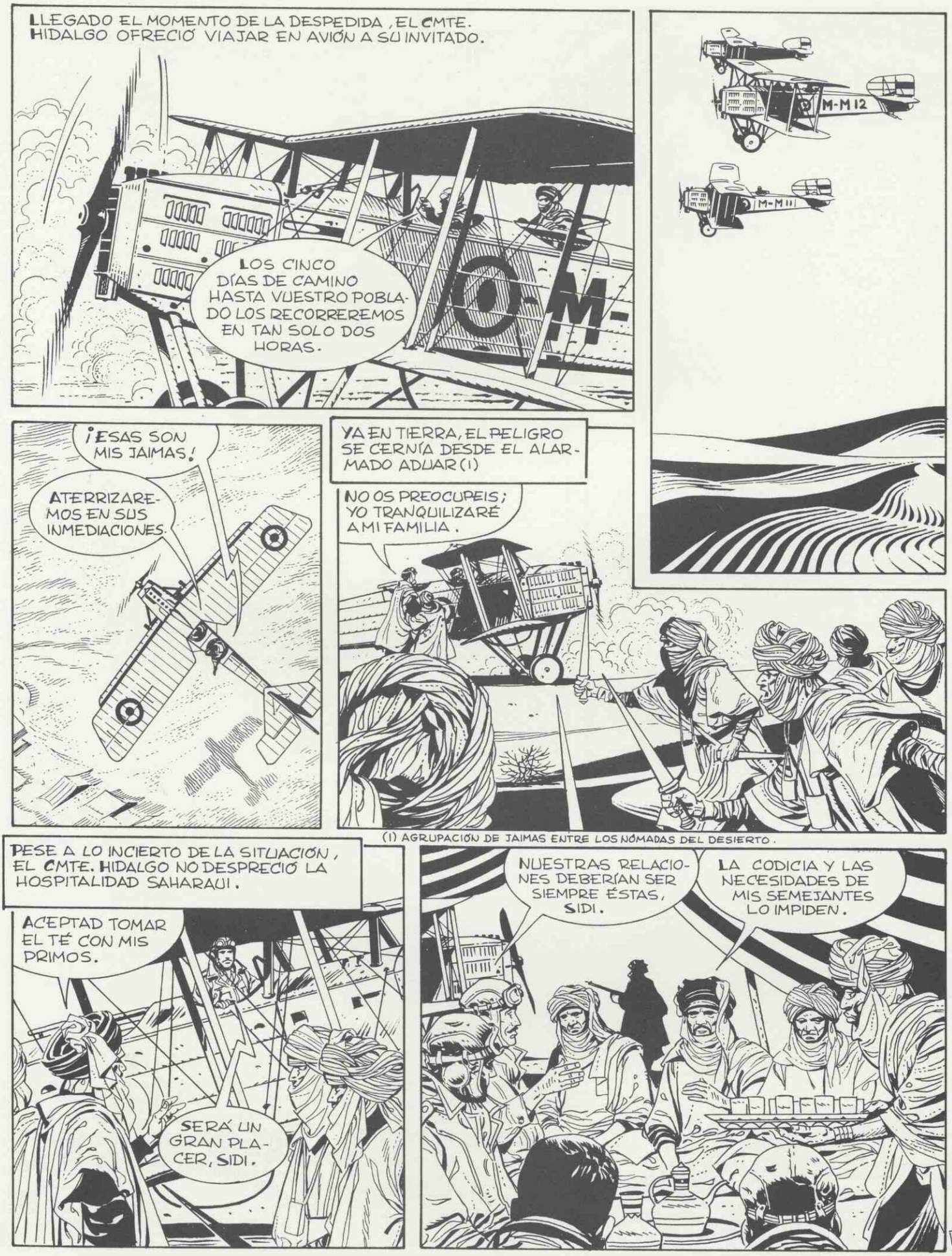
(2) CHEJ (JEFE), TÍTULO DEL QUE DIRIGE UNA TRIBU

(3) (MI SEÑOR), TRATAMIENTO DISTINGUIDO ENTRE LOS ÁRABES

(4) IDEA QUE LOS ÁRABES TIENEN DE LOS LOCOS, DE AHÍ EL RESPETO QUE SIENTEN HACIA ELLOS



2


LLEGADO EL MOMENTO DE LA DESPEDIDA, EL CMTE. HIDALGO OFRECIÓ VIAJAR EN AVIÓN A SU INVITADO.
LOS CINCO DÍAS DE CAMINO HASTA VUESTRO POBLADO LOS RECORREREMOS EN TAN SOLO DOS HORAS.
M-M 12
M-M 11
¡ESAS SON MIS JAIMAS!
ATERRIZAREMOS EN SUS INMEDIACIONES.
YA EN TIERRA, EL PELIGRO SE CERNÍA DESDE EL ALARMADO ADUAR (1)
NO OS PREOCUPEIS; YO TRANQUILIZARÉ A MI FAMILIA.
(1) AGRUPACIÓN DE JAIMAS ENTRE LOS NÓMADAS DEL DESIERTO.
PESE A LO INCIERTO DE LA SITUACIÓN, EL CMTE. HIDALGO NO DESPRECIÓ LA HOSPITALIDAD SAHARAUI.
ACEPTAD TOMAR EL TÉ CON MIS PRIMOS.
SERÁ UN GRAN PLACER, SIDI.
NUESTRAS RELACIONES DEBERÍAN SER SIEMPRE ÉSTAS, SIDI.
LA CODICIA Y LAS NECESIDADES DE MIS SEMEJANTES LO IMPIDEN.
3

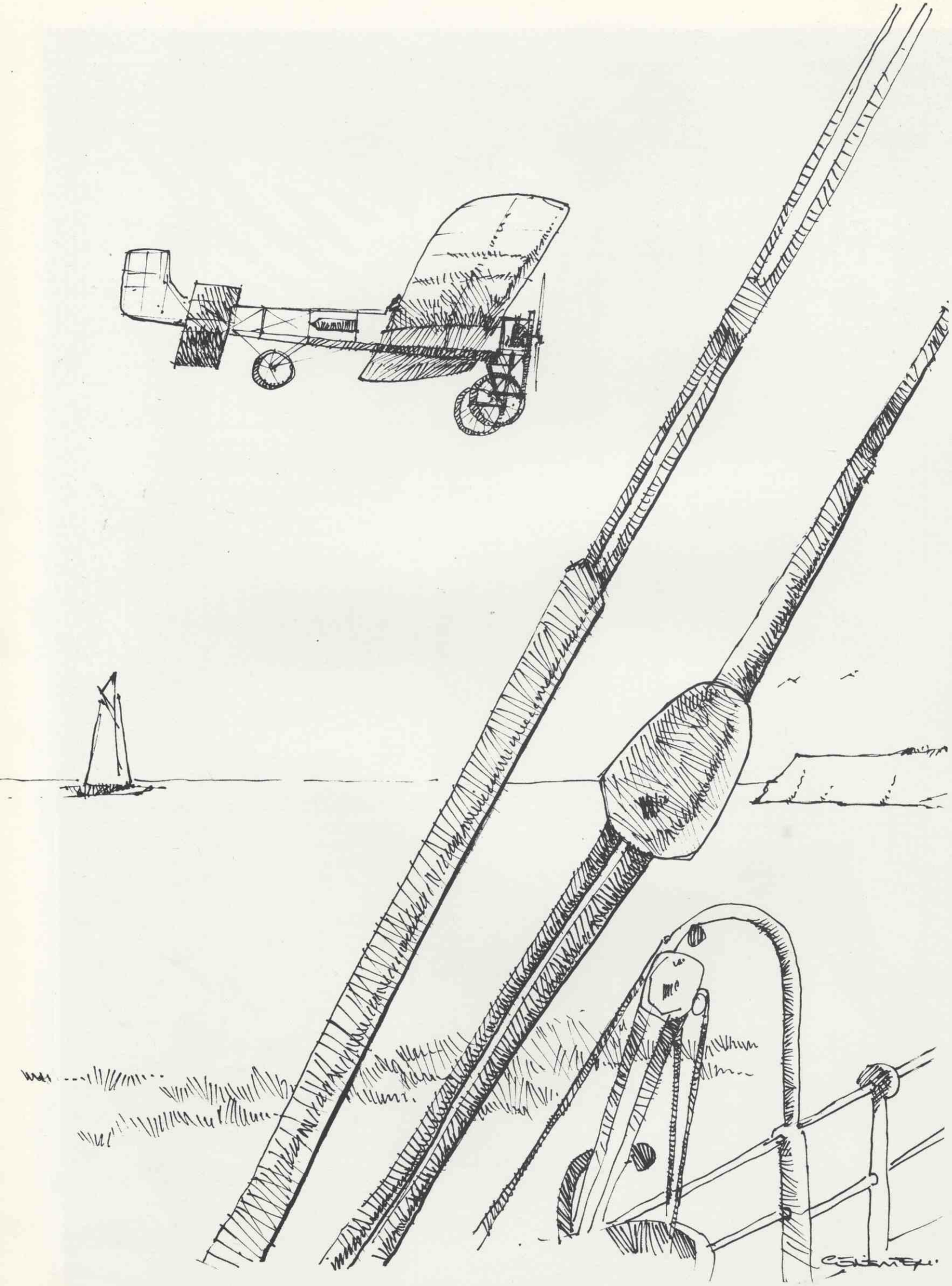
DEBERÍAMOS MARCHAR, MI COMANDANTE; PODRÍAN SECUESTRARNOS.
NO LO HARÁN, VIOLARÍAN LAS LEYES DE SU HOSPITALIDAD.

ACABADO EL MÁGICO RITUAL DEL TÉ EN EL DESIERTO, LOS AVIADORES SE DESPIDEN DE SU ANFITRIÓN.
LA NOCHE SE ACERCA; HEMOS DE PARTIR, SIDI.

AL ESTILO ÁRABE, EL CHEJ BUXARAIA TOMA LA MANO DERECHA Y BESA EL HOMBRO DEL CMTE. HIDALGO CON RESPETO...

...ENTREGÁNDOLE DESPUÉS UNA DE SUS SORTIJAS COMO MUESTRA DE AMISTAD Y ALIANZA.
AHORA TE CONSIDERO UN VERDADERO AMIGO, PORQUE HAS DEMOSTRADO QUE CONFÍAS EN MÍ.

NO OLVIDAREMOS ESTE GESTO HACIA NOSOTROS Y HACIA NUESTRA PATRIA. EN ADELANTE TE RESPETAREMOS COMO A UN "CHEJ TAIARA".

AÑOS DESPUÉS, EL NOBLE CHEJ BUXARAIA DARÍA SU VIDA DEFENDIENDO LOS INTERESES DE ESPAÑA.
Nº 89 CIC

4