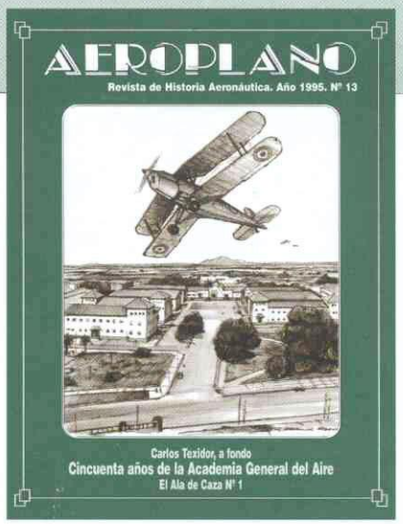
AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica. Año 1995. Nº 13

Carlos Texidor, a fondo

Cincuenta años de la Academia General del Aire

El Ala de Caza Nº 1



3 PRESENTACION

CINCUENTA AÑOS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE. Por Rafael Mellado Pérez. **4**

23 **JUAN DE LA CIERVA CODORNIU. NOTAS BIOGRAFICAS.** Por José Warleta Carrillo.

ENTREVISTA A CARLOS TEXIDOR. Por Carlos Pérez San Emeterio. **38**

50 **AQUELLOS PRIMEROS AVIADORES EN ESPAÑA.** Por Vicente García Dolz.

LA AVIACION MILITAR EN EL AFRICA OCCIDENTAL ESPAÑOLA (1924-1936). Por Emilio Herrera Alonso. **58**

64 **LOS ASES REPUBLICANOS. LEOPOLDO MORQUILLAS Y UNA TUMBA EN EL CAUCASO.** Por Rafael de Madariaga Fernández.

LOS ASES ALEMANES: VISITA AL ULTIMO HEROE: ADOLF GALLAND. Por Rafael de Madariaga Fernández. **64**

69 **EL ALA DE CAZA Nº 1, PIONERA CON EL F.86F EN LA MODERNIZACION DEL EJERCITO DEL AIRE.** Por Javier Bautista Jiménez.

HISTORIA DE LAS AVIONETAS MONOMOTOR (INDICATIVO 30) DEL EJERCITO DEL AIRE. Por José Luis González Serrano. **110**

130 **HISTORIA DE LOS PROTOTIPOS ESPAÑOLES. EL AUTOGIRO.** Por José Luis López Ruiz.

LOS COMIENZOS DE LA AERONAUTICA EN VALLADOLID. Por Antonio González Betes. **138**

152 **JOSE PIÑEIRO. PRIMER PILOTO ACROBATICO DE ESPAÑA.** Por Antonio Pousa Medal.

COMIC: TETUAN, 1923. Por Angel Flores y J. M. Cicuéndez. **157**

AEROPLANO

Revista de Historia Aeronáutica

Edita: MINISTERIO DE DEFENSA. SECRETARIA GENERAL TECNICA
Princesa, 88 – 28008-MADRID – ESPAÑA
Teléfono: 544 40 80
Depósito Legal: M. 20014-1983. ISSN: 02 12-4556. NIPO: 076-95-135-1
Impresión: EGRAF, S. A.
Suscripción: 800 pesetas; Número suelto: 1.500 pesetas

Dirección: **Alfonso del Río y Sánchez del Villar**
Ilustraciones: **José F. Clemente Esquerdo, José Antonio Peñas Artero y J.M. Cicuéndez (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

Ya está en el Aire AEROPLANO nº 13 a pesar de lucir en su "fuselaje" ese numerito que tan mal cartel tiene o ha tenido entre algunos.

Histórico es en el Ejército del Aire que entre sus miembros hubo quien jamás pronunció tan "fatídico" guarismo, sustituyéndolo siempre por un complicado "doce más uno". Y el tema fue considerado tan serio que cuando llegó el momento de numerar el Ala de Caza de Albacete que seguía ordinalmente a la 12, la autoridad competente le asignó el 14 por si las moscas, o quizás porque quisiera reservar el 13 para otra Unidad que nunca se ha sabido cual es.

Siguiendo la política de la revista de aportar la mayor cantidad de datos empezando desde la presentación, se exponen los que se consideran más destacados, ocurridos en el periodo anual que cubre la publicación:

Se ha cumplido el cincuentenario de la iniciación de las actividades en la Academia General del Aire. Medio siglo formando los cuadros de mando de oficiales del Ejército del Aire desde aquel lejano 15 de septiembre de 1945 en el que se presentó la primera Promoción.

Incorporado al IHCA el general del Río, se ha hecho cargo de la dirección de AEROPLANO, relevando al general Almodóvar.

Importante ha sido el interés que la Asociación de Aviadores de la República (ADAR), ha demostrado por AEROPLANO 12, motivado en gran medida por los artículos relativos a la actuación de la Aviación Republicana en la Guerra Civil, en los que han colaborado con datos, comentarios y escritos. Estos trabajos obedecieron al afán del IHCA en investigar, esclarecer y dejar documentada al máximo la Historia de la Aeronáutica española, recurriendo a todas las fuentes existentes, y dejando al margen otras consideraciones.

En otro orden de cosas y con objeto de informar sobre el logro de objetivos que persigue el Instituto, se manifiesta lo siguiente:

Se ha iniciado el Programa "TEMPUS", consistente en obtener el testimonio videográfico de personajes relevantes del Ejército del Aire y que fueron testigos de los acontecimientos históricos que narran. Con el paso de los años, estas grabaciones serán auténticas joyas documentales para las futuras generaciones.

Se han impartido sendos ciclos de conferencias en la Escuela Superior y Academia General del Aire por miembros de número del Instituto que desarrollaron temas tan interesantes como: "El primer año de la Aviación Militar Española: 1911", "Creación de la Aviación Comercial en España", "La Guerra Aérea en Ifni-Sáhara" y "El Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas: organización, presente y futuro". Entre los personajes históricos se han presentado nombres tan sugerentes como: el Infante de Orleans, Alfredo Kindelán, Hidalgo de Cisneros y Ramón Franco. Y en Pozuelo de Alarcón se ofreció la conferencia "Dirigibles", con motivo del III simposio sobre Leonardo Torres Quevedo, su vida y su obra.

El Archivo Histórico y el Centro de Documentación, han aumentado sus fondos con algunas donaciones procedentes de archivos particulares, logrando con ello que los testimonios existentes no desaparezcan con el tiempo.

Y por último, expresar la satisfacción de que un AEROPLANO más ha despegado llevando el mismo fondo y forma que el primero. Al identificarlo, el IHCA no ha dudado en darle el nº 13 por no repetir la historia del Ala 14; pero, sobre todo, para no caer en la superstición porque eso trae muy mala suerte.

EL GENERAL JEFE DEL SHYCEA
LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ
Madrid, diciembre 1995

Cincuenta años de la Academia General del Aire

RAFAEL MELLADO PÉREZ

CREACION DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

CON LA CREACION DEL EJÉRCITO del Aire, surgió la necesidad de fundar los centros de enseñanza adecuados, en los que se habría de instruir y capacitar al personal que integraría las diferentes escalas establecidas.

Siguiendo el criterio que informó la creación de la Academia General Militar y de la Escuela Naval Militar, se procedió a la creación de la Academia General del Aire, en la cual se impartirían las enseñanzas comunes a los aspirantes a oficial de las Armas y Cuerpos que formaban el Ejército del Aire.

En 1943, cuando faltaban dos años para que finalizara la II Guerra Mundial, era ministro del Aire el general Juan Vigón Suerodíaz, quien el día 28 de julio firmó el Decreto que creaba la Academia General del Aire. En la exposición de motivos se destacaba que la eficacia del Ejército del Aire dependería mucho de la formación militar y técnica de sus futuros oficiales. Era evidente que la diversidad de los servicios impondría la especialización, pero no lo era menos que un solo espíritu debía animar a todo el Cuerpo de Oficiales, imprimiendo una voluntad de cooperación que se estimaba "condición precisa para el éxito del designio colectivo".

Por ello, la creación de la Academia se inspiraba en el propósito de atender en primer término a una formación militar común, en la que se afirmaran y desarrollaran los conceptos y sentimientos que habían de sellar su personalidad colectiva y, logrado ésto, a proporcionarles aquellos conocimientos que requirieran los servicos a que cada uno fuese adscrito.

En consecuencia, se creaba la Academia General del Aire, estableciéndola en la base aérea de San Javier y se le confiaba como misión peculiar "la formación militar de los aspirantes a oficial de todas las Armas y Cuerpos del Ejército del Aire, elevando y depurando su espíritu de servicio y de sa-

El coronel Antonio Munaiz de Brea, primer director de la Academia General del Aire (1944-1949). A la derecha, vista parcial de la Academia General del Aire, hacia 1948.

crificio, su sentido del honor y de la disciplina militar, fomentando su anhelo de perfeccionamiento y de propia superación y cultivando el sentimiento de compañerismo y la voluntad de cooperación con todas las Instituciones armadas".

Con este programa, el Ejército del Aire acometió la empresa de organizar y poner en funcionamiento su Academia General. El coronel de Aviación Antonio Munáiz de Brea, con un amplio historial profesional, fue nombrado director de la Academia, y con la colaboración de un grupo de profesores, procedentes muchos de ellos de las Academias de León y de los Alcázares o de los Grupos de Escuelas, fue sentando los cimientos del Centro. Todo había que crearlo, desde los edificios hasta los planes de

La Plaza de Armas de la Academia General del Aire en 1945, con su celebérrima palmera.

estudio e instrucción, pasando por la compra de mobiliario, efectos, montaje de laboratorios y gabinetes, habilitación de alojamientos para profesores, suboficiales y especialistas; contratación de personal civil, y los mil problemas que llevaba consigo la ingente obra emprendida.

La infraestructura de la comarca era incapaz de satisfacer las necesidades de viviendas que se presentarían enseguida, por lo que en 1944 empezaron las obras de la Zona Residencial o Ciudad del Aire en un despoblado entre Santiago de la Ribera y Lo Pagán-La Puntica, unos caseríos que sólo tenían cierta entidad de población en época de verano. Aunque las construcciones se llevaron con el ritmo acelerado que permitía la carencia de maquinaria pesada, cuando llegó el momento sólo se disponía de contadas viviendas. El personal destinado a San Javier tuvo que recurrir a alquilar casas en La Ribera o La Puntica, que por estar concebidas para la época estival, tenían precarias condiciones de habitabilidad y ausencia casi absoluta de comodidades, incluidos los más elementales servicios sanitarios e higiénicos.

Como alojamientos para los cadetes se dispondría de los cuarteles de marinería y aprendices, que también habían ocupado los alumnos del Grupo de Escuelas. Para la guarnición de tropa de la Academia se empezó a construir el Acuartelamiento número 1, edificio de dos plantas con el complemento de un amplio comedor y cocina para mil plazas, hogar del soldado, cantina y aulas para las clases regimentales.

El 9 de agosto de 1944 se dictaron instrucciones para las convocatorias de ingreso en la Academia y fueron publicados los programas, y por Orden de 13 de octubre se convocó el primer concurso-oposición para cubrir 257 plazas de caballeros cadetes. En el Arma de Aviación, cien plazas se daban a libre concurrencia, se reservaban veinte para pilotos de Complemento y diez para plazas de gracia. En el Arma de Tropas, las de libre concurrrencia eran noventa; para oficiales de Complemento y suboficiales del Arma se reservaban nueve, e igual número para plazas de gracia. En el Cuerpo de Intendencia se convocaban quince plazas libres, dos para suboficiales del cuerpo y dos para plazas de gracia. Como derechos de examen, los aspirantes abonaron 75 pesetas cada uno.

DIRECTORES DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

Coronel Antonio Munáiz de Brea
1944-1949
Coronel José Avilés Bascuas
1949-1950
Coronel Gerardo Fernández Pérez
1950-1952
Coronel Ricardo Guerrero López
1952-1955
Coronel Julio Salvador Díaz-Benjumea
1955-1960
Coronel Manuel Bengoechea Menchaca
1960-1964
Coronel Emiliano-José Alfaro Arregui
1964-1968
Coronel Rafael López Peña
1968-1971
Coronel José Torres García
1971-1974
Coronel Manuel Campuzano Rodríguez
1974-1977
Coronel Federico Michavila Pallarés
1977-1980
Coronel Alejandro García González
1980-1983
Coronel Carlos Gómez Coll
1983-1986
Coronel Jose María Pérez Tudó
1986-1988
Coronel Sebastián Rodríguez-Barrueco
1988-1991
Coronel Fernando Mosquera Silvén
1991-1994
General José García Rodríguez
1994-

Los exámenes empezaron en Madrid el 14 de mayo de 1945 y terminaron antes del 30 de junio. Los miembros de los tribunales, desplazados desde San Javier, tuvieron que actuar en locales habilitados en el caserón de la calle de Quintana, esquina a Princesa, sede de la Biblioteca de Aviación, y donde hoy día se encuentra el Hotel Meliá

El "Boletín Oficial del Ministerio del Aire" número 72 publicaba una Orden fechada el 7 de julio de 1945, nombrando los caballeros cadetes de la Promoción inicial: 140 del Arma de Aviación, 63 del Arma de Tropas de Aviación y 19 del Cuerpo de Intendencia. Los aspirantes Antonio Laseca García, Fernando Cuadra Medina y José Bosmediano López habían obtenido los números uno de las respectivas escalillas.

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ABRE SUS PUERTAS

DESPUÉS DE UN VERANO AFANOSO en la base de San Javier, llegó el día señalado para que la Academia empezara sus actividades como centro de enseñanza.

El 15 de septiembre de 1945, sobre el mediodía, llegó con algún retraso al muelle-apeadero de la Academia el tren que conducía a la mayoría de los nuevos caballeros cadetes. Otros, los de poblaciones o provincias inmediatas, lo hicieron en autobuses o "por propios medios", expresión que quedó consagrada e incorporada al léxico acadèmico. En el muelle se encontraba, esperando a la expedición, el capitán José Juega Boudón, a quien correspondía estar de oficial de servicio el primer día. Dada la premura de horario, apenas había tiempo para acudir al comedor, donde estaba preparada la primera de una larga serie de paellas. El capitán envió a las duchas a los cadetes, que, correctamente vestidos de uniforme blanco, habían llegado -cosa habitual en la época, en que la tracción férrea la impulsaba el carbón- cubiertos por una respetable capa de carbonilla ferroviaria. Poco después, cuando el capitán y los oficiales de las escuadrillas esperaban en la plaza de Armas, junto a la palmera que le da carácter y que muchos recién llegados veían por primera vez, empezaron a abrirse las ventanas de los alojamientos: ¡No había agua! La decisión fue rápida: que bajasen como estuvieran, es decir, vestidos de blanco, y ¡al comedor! La paella fue el primer acto colectivo del nuevo Centro.

En aquel momento inaugural llegaron también a la Academia dieciseís cadetes de Ingenieros Aeronáuticos, seis de Intervención, tres de Sanidad y cuatro de Farmacia, para seguir un curso de formación militar desde septiembre a diciembre. Eran los primeros "aspirinos", cuya presencia confirmaba el carácter "universal" -que, sin apurar mucho, es como universitario- que daba al nuevo Centro el Decreto fundacional.

La puesta en marcha de la Academia se hizo con facilidad, al amparo de una minu-

ciosa regulación de actividades, aunque algunos problemas subsistieron, como el de la escasez del agua, que se resolvería algún tiempo después mediante el entronque con la red de los canales de Taibilla, que desde poco antes abastecían la base naval de Cartagena.

Los profesores y bastantes alumnos tenían experiencia en centros docentes del Ejército del Aire, por lo que se empezó a impartir enseñanzas con rapidez y sin pausas.

EL PRIMER PLAN DE ESTUDIOS

EN EL "PRIMER SEMESTRE" -EL calendario académico trastoca convencionalmente al orden natural y este "primer semestre" comprende desde septiembre a diciembre- se estudiaron Ordenanzas y Régimen Interior, Aeronáutica-Motores-Navegación, Geografía Militar, Armas Portátiles, Detall y Contabilidad, Organización del Ejército del Aire, Código de Justicia Militar e Historia de la Aviación. En las secciones de clase alternaban alumnos de las dos Armas y del Cuerpo de Intendencia, ya que las enseñanzas eran comunes.

Lo fueron también en el segundo semestre académico (enero a junio), con algunas salvedades. Los del Arma de Tropas estudiaron Táctica de Infantería, Ampliación de Cálculo Matemático, Física, Química, Historia Militar, Fortificación e idioma francés, y continuaron el estudio de las Ordenanzas Militares. Los de Intendencia sustituyeron la Táctica por el Cálculo Mercantil y la Contabilidad General, y los de Aviación suprimieron Táctica y Fortificación para hacer lugar a la instrucción de vuelo elemental que empezó enseguida utilizándose las avionetas Bücker Bü-131 "Jungmann", uno de los más afamados aviones de enseñanza que se han conocido en el mundo.

LOS COMIENZOS DE LA INSTRUCCION AEREA

EN EL MES DE NOVIEMBRE DE 1945 se incorporó el teniente coroneL de Aviación Carlos Ferrándiz Arjonilla, que se hizo cargo de la Jefatura de Vuelos, imprimiendo a la instrucción aérea la intensidad que requería el elevado número de alumnos, lo que obligó a habilitar campos auxiliares que se habían utilizado durante la guerra en El Carmolí, Lo Monte y La Aparecida, hacia donde cada mañana partían los ómnibus con cadetes y los vehículos de servicio, cisternas de gasolina, ambulancias y coches contra incendios, en tanto que por el aire, a bordo de las avionetas, se trasladaban profesores y algunos alumnos, hasta completar la capacidad de los aparatos. A la fase de "tomas y despegues" se la conocía por "el carrusel", nombre que aparecía en planes de vuelos y documentos de la época. Al terminar las clases de doble mando, si el profesor consideraba que el alumno podía salir solo al aire, bajaba del avión y le daba "la suelta", momento ansiado y algo temido por el neófito, por cuanto suponía de posibilidades para continuar en la escala del Aire si la prueba la superaba satisfactoriamente. Para celebrarlo, los compañeros sometían al recién "suelto" a unas ceremonias humorísticas, marcándole una coronilla, semejante a la tonsura que lucían los sacerdotes; pero debido a las quejas del clero castrense fue sustituido el afeitado en círculo por dos trazos en el escaso pelo que cubría la parte posterior de la cabeza, aludiendo a la "T" que señalaba la dirección de aterrizaje en el campo de vuelos y que era el obsesionante objetivo del primer vuelo solo, para hacer la toma en el sitio preciso y obtener buena conceptuación.

Refiere "Canario" Azaola que en la Academia General del Aire se concentraron, para adiestramiento de sus alumnos, casi todas las avionetas Bücker disponibles, y añade que "el jefe de vuelos del Centro, teniente coronel Ferrándiz Arjonilla, en su afán de conseguir un elevado estándar en la enseñanza que a él le competía, inició con el profesorado la práctica de vuelo nocturno". Así, en cartillas de vuelo de la época se encuentran curiosas anotaciones de

CUADRO PROFESORADO

El profesorado que inauguró el Centro lo integraba un coronel, un teniente coronel, quince comandantes, cuarenta y seis capitanes y veinticuatro tenientes. El teniente coronel Emilio Lecuona y García-Puelles (que por proceder de la Armada hacía constar su condición de "capitán de corbeta honorario" en los documentos que suscribía) era el jefe de Estudios. Otros cargos directivos los ocupaban los jefes siguientes:

Servicios, comandante de Aviación Francisco Pina Alduini.

Vuelos, comandante de Aviación Angel Bravo Alabáu.

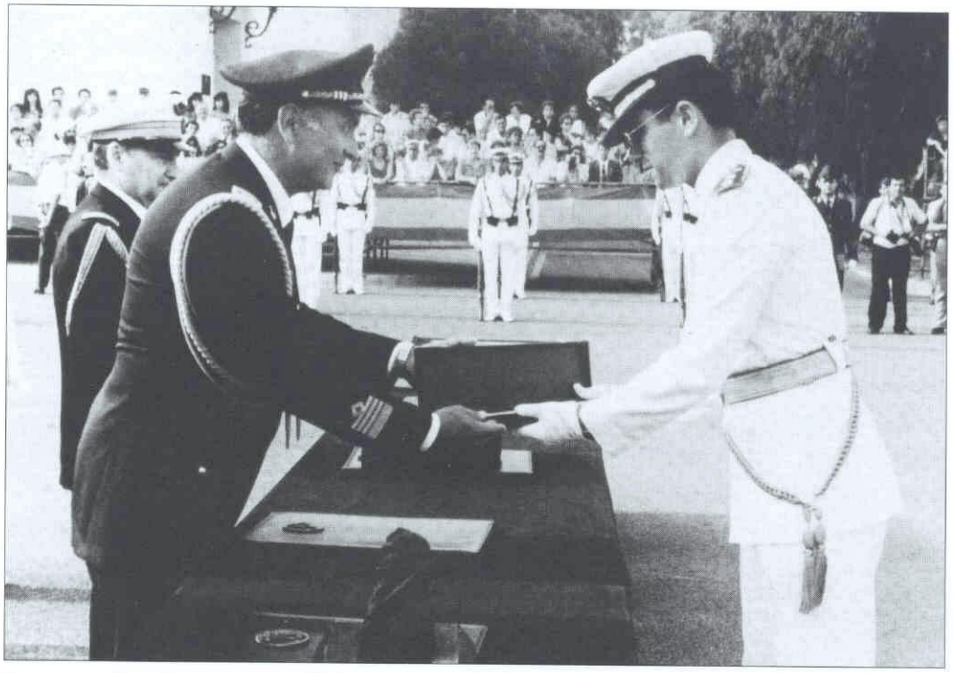
Detall, comandante de Intendencia José Bosmediano Toril.

Grupo de Alumnos, comandante de Aviación José Llaca Alvarez.

Sanidad, comandante médico Manuel Sánchez López.

Intervención, comandante Interventor Antonio Salvador García.

Servicios Religiosos, capellán primero Angel Sánchez Albaladejo.



Los agregados aéreos entregan distinciones y recompensas a los alumnos destacados por sus estudios en la A.G.A.

"crepúsculo matutino", porque en los meses de días cortos, los del invierno, se despegaba muy temprano, de noche aún. También se practicaba el vuelo en noches claras, con la luna brillando en el cielo, ayudados por unas pequeñas lámparas que jalonaban la pista de tierra desbrozada. En esos años la Bücker realiza un gran papel, y no solamente como aparato de escuela, porque agotado el material procedente de la guerra, acusando el país los efectos de la conflagración mundial y el aislamiento de que fue objeto, el pequeño biplano era prácticamente el único avión disponible.

LA FORMACION MILITAR DEL CABALLERO CADETE

LA UNIDAD TACTICA TIPO BATALLON que encuadró a los alumnos adoptó la denominación de Grupo de Caballeros Cadetes y se formó inicialmente con tres compañías. Su primer jefe fue el comandante de Aviación José Llaca Alvarez, a quien se debe la idea y el diseño del escudo de la Academia: un águila real explayada que sostiene con sus grarras el emblema del Ejército del Aire, en cuyo círculo central campea una hélice cuatripala puesta en aspa. El escudo va timbrado con la corona que figura en el Escudo de España.

El Grupo de Caballeros Cadetes tiene encomendada la formación militar de éstos, que empieza por la instrucción individual y en orden cerrado y se va desarrollando hasta el orden abierto, aproximación y combate de las distintas unidades que articulan el conjunto: sección, compañía y batallón.

Por lo tanto, el Grupo incluye en sus planes las prácticas de tiro con el armamento disponible, desde la pistola al cañón de acompañamiento, pasando por las armas automáticas individuales -subfusiles- y de posición -ametralladoras- y morteros de diversos calibres; marchas, entrenamientos, desfiles, ejercicios y supuestos tácticos de distinta y creciente complejidad, incluso los de cooperación con medios aéreos, activos y pasivos, para aprovechar o prevenir el reconocimiento y la observación, el jalonamiento de objetivos y cuantas posibilidades se conocían en aquellos tiempos, en el que muchos profesores poseían copiosa experiencia práctica acumulada en las campañas recientes.

Al Grupo competía además la formación moral del alumno en su vertiente práctica, celando por una conducta intachable y fomentando las cualidades que inciden en el honor, compañerismo, solidaridad y desprendimiento, para crear en cada uno la personalidad más cuajada y madura, acorde con la idea fundamental de la milicia.

GALARDONES EXTRANJEROS

- **Daga de Oficial del Ejército del Aire de Francia.**
- **Premio Medalla al Mérito de la Fuerza Aérea de Chile.**
- **Premio Reales Fuerzas Aéreas de Marruecos.**
- **Medalla al Mérito Aéreo "Teniente Carlos Meyer Baldó", de la Fuerza Aérea de Venezuela.**
- **Espadín de Oficial de la Aeronáutica Italiana.**
- **Medalla "Jorge Chávez Dartnell" al Mérito Aeronáutico, de la Fuerza Aérea Peruana.**
- **Premio Espada Dorada de la Fuerza Aérea de Chile.**
- **Daga de Oficial de la Fuerza Aérea de Portugal.**
- **Obsequio de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América.**
- **Reproducción del sable del General San Martín, de la Fuerza Aérea de la República Argentina.**
- **Alas de Piloto de la Fuerza Aérea de Uruguay.**
- **Premio Real Fuerza Aérea (RAF) de la Gran Bretaña.**
- **Premio Fuerza Aérea de la República de Bolivia.**

EL PRIMER ESTANDARTE DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

EL 19 DE DICIEMBRE DE 1945, EN UN acto presidido por el ministro del Aire, general Eduardo González-Gallarza, que tuvo lugar en un hangar, debido a la lluvia que descargaba sobre la comarca del mar Menor, la Academia General del Aire recibió el Estandarte Nacional, donado por el Ejército del Aire y adquirido por suscripción entre los generales, jefes y oficiales del mismo. Fue madrina de la Enseña María Luisa Sastre de Munáiz, esposa del director de la Academia, y actuó en la ceremonia de bendición el capellán Angel Sánchez Albaladejo, siendo el primer abanderado el teniente Gregorio Manglano Montero. Después de recibir el coronel Munáiz el Estandarte, ante él prestaron juramento de fidelidad a la Bandera todos los caballeros cadetes de la primera Promoción y los de Cuerpos del Ejército del Aire que realizaban el curso de formación militar.

LA ACADEMIA ACTUA EN SERVICIOS HUMANITARIOS A LA POBLACION CIVIL

EN LOS ULTIMOS DIAS DE ABRIL DE 1946, el Sureste fue azotado por un temporal que ocasionó el desbordamiento del río Segura y sus afluentes, inundando la huerta murciana. Con este dramático motivo, la Academia General del Aire tuvo ocasión de prestar a la provincia de Murcia el primero de sus servicios humanitarios, enviando camiones y ambulancias con personal sanitario y embarcaciones del Servicio Marítimo tripuladas por su dotación de marineros, que actuando en las zonas siniestradas consiguieron rescatar a muchas personas que, aisladas por las aguas, habían tenido que refugiarse en las techumbres de sus viviendas.

El Jefe del Estado, General Franco, quiso conocer personalmente los daños sufridos por la huerta y llegó a Murcia en la mañana, todavía lluviosa, del 29 de abril. Para rendirle honores, formó en la plaza del Cardenal Belluga el Grupo de Caballeros Cadetes de la Academia General del Aire, al mando del teniente coronel Arturo Oquendo Fernández, al que pasó revista el Jefe del Estado, desfilando a continuación ante Su Excelencia, que se había situado con las autoridades en la acera del Palacio Episcopal.

PRIMER ACCIDENTE MORTAL DE UN ALUMNO DE LA AGA

EL 24 DE MAYO DE 1946, DURANTE los vuelos de enseñanza en el campo de El Carmolí, sufrió un accidente el caba-

llero cadete Luis Blanco Muñoz, que resultó herido de extrema gravedad, falleciendo pocas horas después en la Enfermería de la Academia. El entierro se verificó el domingo día 26, presidiéndolo las autoridades militares de la región y Academia, con los familiares del fallecido. Asistió el Grupo de Caballeros Cadetes y una representación de la Academia del Arma de Tropas, efectuando una sección la salva de honores al despedirse el duelo.

CLAUSURA DEL PRIMER CURSO

EL 13 DE JULIO DE 1946 FUE clausurado el primer curso académico y se celebró un acto en el que los caballeros cadetes del Arma de Aviación recibieron los títulos y emblemas de Piloto Elemental.

En una crónica se ha escrito que la base de San Javier volvió al silencio de las pausas veraniegas, sólo alterado por el repiqueteo de las herramientas que construían pabellones, aulas y alojamientos...

ESTANDARTES Y BANDERAS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

- Estandarte Nacional donado por el Ejército del Aire, por suscripción entre generales, jefes y oficiales del mismo.
Madrina: María Luisa Sastre de Munáiz, esposa del coronel Director de la Academia.
Bendecido por el Capellán Angel Sánchez Albaladejo, jefe de los Servicios Eclesiásticos de la Academia.
Director de la AGA: coronel Antonio Munáiz de Brea.
Recibido el 19 de diciembre de 1945.
- Estandarte Nacional donado por la Ciudad de Murcia, por acuerdo de su Excmo. Ayuntamiento.
Madrina: Josefina Fayrén, esposa del Alcalde de Murcia, Antonio Gómez Jiménez de Cisneros.
Bendecido por el Obispo de Cartagena, Ramón Sanahuja y Marcé.
Director de la AGA: coronel Manuel Bengoechea Menchaca.
Recibido el 10 de diciembre de 1961.
- Bandera Nacional donada por el Ejército del Aire.
Madrina: Su Majestad la Reina Doña Sofía.
Bendecida por el Arzobispo Vicario general castrense Emilio Benavent Escuín.
Director de la AGA: coronel Federico Michavila Pallarés.
Recibida el 27 de abril de 1980.
- Bandera Nacional adquirida por la Academia General del Aire para adoptar el nuevo Escudo de España establecido por Ley 33/1981 de 5 de octubre.
Bendecida por el capellán Julián Chicano Peñaranda, jefe de los Servicios Eclesiásticos de la Academia.
Director de la AGA: coronel Alejandro García González.
Recibida el 23 de mayo de 1983.

LA SEGUNDA PROMOCION EN LA ACADEMIA

EN SEPTIEMBRE DE 1946 SE incorpora a la Academia la 2ª Promoción y el número total de alumnos sobrepasa el medio millar, con lo que el Grupo de Caballeros Cadetes queda constituido por seis escuadrillas.

Para la instrucción de vuelo se forman tres Grupos Mixtos o Escuadrones, en los que, al lado de las avionetas Bücker se encuadra la "hermana menor" de éstas, la Bücker Bü-133 "Jungmeister", que en el código de nomenclatura es denominada ES-1, por servir especialmente para el vuelo acrobático, en lo que se acreditará como un excelente avión. También como material de "escuela superior" (ES) para la transformación desde la elemental, aparece en las

plantillas de la Academia el Hispano Suiza HS-42, un bonito diseño de la época que permaneció nueve años en San Javier, pero dio mucho que hacer en el mantenimiento, por problemas de motorización, y no pocos disgustos por sus "maneras". Aunque las estadísticas de estas primeras horas confunden las denominaciones de la nomenclatura, especialmente por los cambios que se producen en ésta al abandonarse la que se utilizó durante la guerra civil, se ha comprobado que dos años desde 1946 a 1948, estuvo en vuelo en la Academia un solitario Junkers W-34 monomotor, heredado de la Academia de Aviación de León, que hubo que mandar a la Maestranza por falta de repuestos. También "rara avis" contó la General con un ejemplar único de T-1, el veteranísimo Savoia SM-81, trimotor que subsistió hasta 1949, con problemas idénticos, porque todos procedían del inmenso retablo de aviones que la guerra civil dejó en España. En el curso 1946-47 empezó a ser volado en misiones de enseñanza (viajes, navegación, reconocimiento fotográfico, paso por la vertical, tiro aéreo, simulacros de bombardeo, etc.) otro avión no menos popular: el Junkers Ju-52, procedentes en su mayoría de la versión española construida por CASA con denominación de fábrica 3.52L y T.2B en la nomenclatura del Ejército del Aire. Los Junkers sirvieron en la AGA hasta que se les retiró de la plantilla en 1973, sustituyéndoles unos aviones que, al fin y al cabo eran contemporáneos suyos, aunque de línea más afinada: los Douglas DC-3 o C-4 "Dakota", que en España llevaban la denominación T.3 de código.

PRIMEROS ALFERECES ALUMNOS

EN JULIO DE 1947, LOS COMPONENTES de la Primera Promoción AGA recibieron sus nombramientos de alféreces alumnos, y en septiembre de aquel año pasaron a León los del Arma de Aviación para completar la carrera en aquella Academia, según lo previsto hasta entonces. Asimismo, los del Arma de Tropas y los de Intendencia se incorporaron a la de Los Alcázares para cursar los dos años restantes.

APARECE LA REVISTA "EL CAIMAN"

EN MARZO DE 1948 SE PUBLICO EL primer número de "El Caimán", que aparece como revista mensual planeada, dirigida y editada por los Cadetes de la AGA, pero la periodicidad se altera y aparecen algunos números bimensuales, lo que le hace autodefinirse como revista cultural no apta para empollones y definitivamente como revista no apta para empollones, dirigida y editada por los alumnos de la AGA.

La portada del primer número, dibujada por el caballero cadete Vallarino, presenta una escena de un poblado africano donde los nativos tienen en la caldera a un explorador de ingenua expresión con cuyo banquete se regodean, momento en el que aparece una avioneta Bücker de la inefable Agrupación Aérea 81, que era la de la AGA, cuyo piloto, en pleno despiste, pregunta: "¿Está por aquí Albacete?", lo cual podía ser una situación lógica -extremado el rasgo de humor - en un tiempo en que los aviones de enseñanza elemental carecían de radio y se navegaba "a ojo" y estima, y que en el lenguaje de los cadetes se llamaban "procedimientos carretero-drómicos".

El teniente general Gallego impone el emblema de piloto militar a SAR el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón y Borbón.

El título de la revista tenía su razón de ser en algo que los cadetes conocían por dura experiencia, pues casi todos, con más o menos asiduidad -y alguno con exceso-, fueron protagonistas del "caimán" que en el argot académico era el nombre que se daba a la formación que en horas de paseo se deslizaba como un taimado reptil por la Plaza de Armas y sus aledaños: la instrucción de arrestados. "Don Luis", que es seudónimo del coronel Armando Sánchez Oliva, en su "Anecdotario militar", llega a fijar con precisión lo que llama "un chispazo histórico": el "caimán" nació en la Plaza de Armas a las dieciocho horas del día 29 de enero de 1947. Su nombre derivado de la canción, entonces de moda, "Se vá el Caimán".

Su homónima, la revista, tuvo ilustres colaboraciones. En marzo de 1953 dibujó su portada Antonio Mingote, antiguo oficial de Infantería: dos bellas cavernícolas comentan el "farol" que se marca un coetáneo, lanzándose en planeo a cuerpo limpio para hacerles creer que es aviador.

UN PESCADOR RESCATA A DOS ALUMNOS EN OCASIONES DIFERENTES

EL 7 DE MAYO DE 1948 SE PRODUCE la colisión de dos avionetas y la pilotada por el cadete Antonio Martínez Munáiz cayó al mar en el Mediterráneo. Un pescador de San Pedro del Pinatar, Diego Sánchez Rosique, que pescaba en el mar Menor, al observar el accidente se dirigió con sus hijos al sitio en que había caido la avioneta, para lo cual arrastraron una embarcación por encima de las arenas de La Manga y consiguieron recoger a Martínez Munáiz, que se sostenía a nado a punto de extenuación porque el equipo de vuelo amenazaba hundirle. La otra avioneta tomó tierra en San Javier sin más novedad.

Este mismo pescador y sus hijos salvaron al alférez alumno Alejandro Soriano Ocaña en octubre de 1958 en circunstancias parecidas, por lo que fue recompensado con la Medalla de Salvamento de Náufragos en la primera ocasión y con la Cruz del Mérito Aeronáutico en la segunda.

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE IMPARTE LA CARRERA COMPLETA

EN EL TRANSCURSO DEL AÑO escolar 1948-49 se decidió suprimir la Academia de Aviación de León y la de Tropas de Los Alcázares, con lo que en lo sucesivo se realizarían en la Academia General del Aire los cuatro cursos de la carrera aeronáutico-militar. Por lo tanto, la Segunda Promoción continuó sus estudios en San Javier después de que sus componentes recibieran los nombramientos de alféreces alumnos en julio de 1948, con la excepción de los del Arma de Tropas de la 2ª Promoción que cursaron su 4º curso en Los Alcázares.

Esto impuso la revisión y adecuación de los planes de estudios, vuelos e instrucción militar, y generó también problemas de alojamiento, que se resolvieron con la construcción de otro edificio que recibió el nombre de "Séptima Escuadrilla".

La supresión de la Academia de Aviación trajo a la General del Aire nuevas respon-

sabilidades, pero también supuso un incremento de efectivos: profesores y alumnado; el material aéreo de León fue trasladado a San Javier y con él vinieron especialistas y personal de tropa. Pero lo más pintoresco fue la adjudicación a la Academia de la Sección de Caballería que había en León, con sus correspondientes y resabiados caballos, que produjeron más de una fractura de huesos y un copioso anecdotario. Con ellos se impartieron clases de equitación durante varios años y el Grupo de Caballeros Cadetes convirtió sus mandos en "plazas montadas". En León se estableció desde entonces la Escuela de Especialistas del Ejército del Aire.

UN GRAVISIMO ACCIDENTE AEREO

EL 18 DE ENERO DE 1950, UN AVION Junkers de la AGA, que hacía un vuelo de transporte para recoger en Maestranza otro aparato igual, por lo que a bordo se encontraban dos tripulaciones y algunos pasajeros, se estrelló en las inmediaciones del pueblo de Tobarra (Albacete) y se incendió, pereciendo las dieciseís personas que viajaban en él: dos tenientes coroneles, un comandante, un capitán, dos tenientes, un alférez, dos sargentos, cinco cabos primeros, un auxiliar administrativo y un operario de Maestranza. El entierro de las víctimas se efectuó el día siguiente y fue presidido por el ministro del Aire, general González-Gallarza.

PRIMERA ENTREGA DE DESPACHOS

EL 15 DE JULIO DE 1950 TUVO LUGAR en la Academia General del Aire la primera entrega de despachos, recibiéndolos los nuevos tenientes de la Segunda Promoción, pertenecientes al Arma de Aviación, Arma de Tropas de Aviación y Cuerpo de Intendencia del Aire.

Los alféreces del Arma de Tropas habían permanecido su último año en la Academia de Los Alcázares, que cerró sus puertas entonces para convertirse en Escuela de Suboficiales del Ejército del Aire.

LAS "BÜCKER" DE LA AGA EN UN DESFILE AERONAVAL

EL 30 DE OCTUBRE DE 1950, LAS avionetas Bücker del 1-G-81 (siglas que significaban "Primer Grupo de la Agrupación Aérea número 81", utilizando una nomenclatura que más adelante fue modificada) participaron en el desfile aeronaval celebrado en la bahía de Cádiz ante el Jefe del Estado. En las tripulaciones aéreas figuraban treinta y cuatro alféreces alumnos de cuarto curso que, terminado el desfile, regresaron con sus aviones a la base de San Javier. Era la primera vez que una unidad aérea de la Academia participaba en un desfile de esta índole. En esta ocasión, a las dificultades del vuelo en formación sobre el mar con un material tal liviano como las avionetas EE.3, había que sumar los problemas logísticos del despliegue en los aeródromos de la Región Aérea del Estrecho, pero todo fue superado y la actuación de la unidad aérea de la Academia mereció unánimes felicitaciones.

El coronel Bengoechea, director de la AGA, recibe el primer trofeo internacional "Beech Corporation" que le entrega el agregado aéreo de la embajada USA.

VIAJES DE FIN DE CARRERA

DEL 2 AL 7 DE JULIO DE 1951, LOS alféreces alumnos del 4º Curso (3ª Promoción) efectuaron el primer viaje de fin de carrera de una Promoción AGA, visitando

CONDECORACIONES, TITULOS Y DISTINCIONES OTORGADOS A LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

- Cruz y Corbata de la Orden del Mérito Aeronáutico, concedida por su Excelencia el Presidente de la República Argentina en 1960. Recibida el 25 de mayo de 1961.

- Venera de la Medalla de la Orden del Libertador, en grado de Caballero, concedida por Su Excelencia el Presidente de la República de Venezuela. Recibido el Título en Madrid en 31 de octubre de 1970. Impuesta el 15 de julio de 1971.

- Medalla de Oro de la Villa de San Javier (Murcia), concedida por su Ayuntamiento y entregada el 15 de julio de 1968.

- Placa de Oro de la Juventud, concedida por la Delegación Nacional de la Organización Juvenil. 9 de marzo de 1968.

- Bandera de la Federación de Países Bolivarianos, recibida en Madrid en el acto de inauguración del Monumento a Simón Bolívar, en el Parque del Oeste.

- Bandera de la República de Guatemala. Recibida el 10 de junio de 1979.

- I Trofeo de Seguridad de Vuelo ("Vuela y vive") del Mando de Personal del Ejército del Aire. Concedido por el Estado Mayor del Aire en 1985.

- Trofeo Internacional "Beech Aircraft Corporation", otorgado con motivo de haber totalizado 25.000 horas de vuelo en aviones T-34 "Mentor". Concedido el 12 de mayo de 1962.

- Escudo o Panoplia con las Armas de la República de Guatemala. Recibido el 7 de octubre de 1978.

- Medalla de Oro de los Festivales de Polifonía y Música de Torrevieja, concedido por el Ayuntamiento de la Ciudad en 31 de enero de 1972.

- Corbata con los colores y escudo de la Región de Murcia, concedida por el Consejo Regional Murciano en 1980.

- Corbatín con los colores y escudo de la Villa de San Javier. Impuesto el 24 de mayo de 1981.

- Corbata de la Ciudad de Cartagena, concedida por su Excmo. Ayuntamiento en 9 de julio de 1993. Impuesta el 10 de diciembre de 1993.

- Corbata de Honor con los colores y escudo de la Villa de San Pedro del Pinatar (Murcia), concedida por el Excmo. Ayuntamiento en 11 de agosto de 1993. Impuesta el 10 de diciembre de 1993.

- Cruz Azul de la Seguridad Social, en categoría de Plata, concedida por el Instituto nacional de Previsión en 26 de febrero de 1976.

- Laurel de Murcia por Institución Sobresaliente, concedido por la Asociación de la Prensa en 23 de enero de 1971.

- Título de Hermana Mayor de la Cofradía de Nuestra Señora de la Soledad y Santo Sepulcro del Redentor (Paso Negro), de la ciudad de Huércal-Overa (Almería), otorgado en 1981.

- Título de Hermana Mayor de la Congregación y Cofradía de Nuestra Señora de la Esperanza y de la Paz, de la Ciudad de Torrevieja (Alicante), concedido en 1985.

- Título de Mayordomo de Honor de la Hermandad de Santiago el Mayor y San Blas, de Santiago de la Ribera, término de San Javier (Murcia), otorgado el 28 de febrero de 1989.

- Título de Hermana Mayor de la Cofradía de María Santísima de la Estrella (Parroquia del Sagrado Corazón), de la Ciudad de Elche (Alicante), entregado el 18 de noviembre de 1989.

Villa Cisneros, Las Palmas y Sevilla, para lo que utilizaron el único avión cuatrimotor que entonces tenía el Ejército del Aire, el Junkers Ju-290 de la Escuela Superior de Vuelo, de Matacán (Salamanca).

El viaje tuvo una nueva edición al año siguiente para los alféreces de la 4ª Promoción que fue la primera que salió al extranjero con este motivo. Después de una escala en Palma de Mallorca, llegaron a Roma, destino del viaje aéreo, donde fueron recibidos en audiencia por el Papa Pío XII. La visita incluía, en Italia, la de los centros de instrucción de la Aeronáutica Militar, aeródromos y bases aéreas.

El viaje a Italia se realizó también en el Junkers Ju-290, el avión de mayor capacidad que tuvo durante mucho tiempo el Ejército del Aire. Pero en Roma se averió la rueda de morro y tuvieron que realizar el regreso a San Javier en los hidroaviones Dornier Do-24 de Pollensa.

Desde entonces y con algunas intermitencias, las promociones de la AGA, al terminar sus estudios en la misma, han viajado al extranjero en numerosas ocasiones.

PROYECCION INTERNACIONAL DE LA AGA

EN EL CURSO 1951-52, LA ACADEMIA contó con el primer alumno extranjero, el cadete boliviano Gonzalo Ascarrunz Alarcón, a quien, al terminar su estancia en la misma, se le concedió el título de Piloto Honorario de la Aviación Militar Española.

Por la misma época, en el verano de 1951, es decir, dos años antes de que se firmasen los Pactos de Cooperación y Ayuda Mutua entre España y los Estados Unidos, un grupo de alumnos de la Academia, a cuyo frente figuraba un capitán profesor, participó por vez primera en los intercambios internacionales de Cadetes del Aire que organizaba la Civil Air Patrol norteamericana.

Poco tiempo después, en octubre de 1954, la Academia recibió la primera visita de una representación extranjera, la Misión Militar dominicana mandada por el contralmirante Lajara Burgos e integrada por representaciones del Ejército, la Marina y la Aviación de la República Dominicana.

Serían éstos los primeros de una serie ininterrumpida de fecundos contactos e intercambios con las fuerzas armadas de distintos y numerosos países, con las que a lo largo del tiempo se han establecido sólidos lazos de amistad y camaradería.

En el mes de julio de 1955, el director de la Academia General del Aire, coronel Ricardo Guerrero López, asistió en Denver, Colorado, a la inauguración de la Academia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, con cuyo Centro se han mantenido desde entonces frecuentes y excelentes relaciones, sostenidas por la recíproca presencia de profesores y alumnos y por la realización de visitas anuales por representaciones de ambos centros.

ALUMNOS QUE HAN COMPLETADO ESTUDIOS EN LA A.G.A.

• ESCALAS SUPERIORES	
Cuerpo General:	
Escala del Aire	**2.529**
Escala de Tropas	**951**
Cuerpo de Intendencia del Aire	**366**
TOTAL	**3.846**
• CUERPOS DEL EJERCITO DEL AIRE	
Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos:	
Escala de Ingenieros	**187**
Escala de Ingenieros Técnicos	**239**
Cuerpo Jurídico	**88**
Cuerpo de Intervención	**88**
Cuerpo de Sanidad	**222**
Cuerpo de Farmacia	**54**
Escala de Directores Músicos	**3**
TOTAL	**881**
• OTROS CUERPOS, ESCALAS O CURSOS	
Arma de Aviación (Curso Formativo de Oficiales Provisionales y de Complemento.	**40**
Arma de Aviación (Cursos de Perfeccionamiento de Oficiales Pilotos de Complemento.	**68**
TOTAL	**108**
• ESCALAS MEDIAS	
Cuerpo General	**31**
Cuerpo de Especialistas	**89**
Escala de Ingenieros Técnicos	**35**
TOTAL	**155**
• CUERPOS COMUNES DE LA DEFENSA	
Cuerpo Jurídico Militar	**40**
Cuerpo Militar de Intervención	**45**
Cuerpo de Sanidad:	
Médicos	**69**
Farmacéuticos	**10**
Veterinarios	**12**
Odontólogos	**3**
Escala Media	**59**
Cuerpo de Músicas Militares	**3**
TOTAL	**241**
• ALUMNOS EXTRANJEROS	
Bolivia	**1**
Marruecos (seis cursos)	**18**
Costa Rica	**1**
Ecuador (seis cursos)	**18**
Guatemala (dos cursos)	**6**
Honduras (tres cursos)	**8**
Guinea Ecuatorial (tres cursos)	**6**
Uruguay	**1**
TOTAL	**59**
TOTAL GENERAL	**5.290**
Situación: 15 de julio de 1994.	
•TITULOS AERONAUTICOS	
PILOTO MILITAR	
Cuerpo General:	
Escala del Aire (1)	**2.498**
Escala de Complemento	**383**
Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos	**11**
Oficiales de la Armada	**15**
Transformación ETS/EA	**91**
Escala Media (Operaciones Aereas)	**26**
Alumnos extranjeros	**55**
TOTAL	**3.079**
OBSERVADOR DE AEROPLANO (1)	
Cuerpo General:	
Escala de Tropas y Servicios	**829**
Alumnos extranjeros	**3**
TOTAL	**832**
NAVEGANTE AEREO (1)	
Cuerpo General	**25**
TOTAL GENERAL	**3.936**

(1) El título de Piloto militar llevaba implícita la aptitud como Observador de Aeroplano y actualmente la de Navegante Aéreo.
Situación: 15 de julio de 1994.

Desde la presencia del primer alumno extranjero que tuvo la AGA en 1951, y con diversa periodicidad e intermitencias, alumnos extranjeros han realizado en la Academia cursos de formación completa o de adiestramiento en vuelo, lo que rubrica las relaciones que el Ejército del Aire y su Academia General mantienen con Fuerzas Aéreas extranjeras. Los contactos exteriores se mantienen con asiduidad. Además del intercambio anual de profesores y alumnos entre la Academia General del Aire (AGA) y la Academia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAFA), todos los años, desde 1971, se celebran encuentros deportivos, mediante visitas alternativas en uno y otro país, con centros de enseñanza aeronáutica de diversas naciones: Francia, Alemania, Marruecos e Italia.

Este programa se ampliará en el futuro, pues recientemente se ha firmado el protocolo de acuerdo para celebrar encuentros deportivos con la Academia de la Fuerza Aérea de Grecia.

Estas bien cimentadas relaciones de amistad tienen su expresión más lograda en los galardones que las Fuerzas Aéreas de varios países otorgan a alumnos de la AGA cuando éstos terminan sus estudios en la misma.

ASISTENCIA A UN EJERCICIO TACTICO EN CUATRO VIENTOS/CAMPAMENTO

EL 18 DE MAYO DE 1953, LOS ALUMNOS de la Academia asistieron a un ejercicio táctico celebrado en la zona de Cuatro Vientos y Campamento, que fue presenciado por los Jefes de Estado de España y Portugal, y en el que participaron por el Ejército del Aire dos agrupaciones de aviones Heinkel-111 y una de Junkers-52, saltando desde estos últimos tres unidades de paracaidistas. En la segunda parte del ejercicio, denominado "Gran Capitán", intervino un batallón de la Academia General Militar, un grupo de Artillería de 105 mm. y un escuadrón de Caballería mecanizado.

En marzo de 1955, la Academia General del Aire participó en un ejercicio de cooperación aeronaval con la Flota, consistente en la localización de submarinos en superficie e inmersión, colaborando con hidroaviones de la base de Pollensa, sobre el área señalada por el mando de la operación. Intervinieron seis aviones T.2 de la AGA, tripulados por profesores y alumnos de la misma, que constituyeron la Agrupación "F" de Fuerzas Aéreas.

Las condiciones de utilización del material aéreo habían mejorado sensiblemente en la base de San Javier, desde que en diciembre de 1953 entró en servicio la pista 05-23 de pavimento resistente, la de rodaje paralela a aquella y la plataforma de estacionamiento de aviones en torno a la nueva torre de vuelos, así como el área de alerta frente al hangar número 4.

CAMBIO DE ORIENTACION EN LOS PLANES DE ENSEÑANZA

LAS DIRECTRICES DEL REGLAMENTO Orgánico de la Academia, de julio de 1945, reflejaban los criterios vigentes en la época, deducidos de las experiencias de la guerra civil y de las enseñanzas de la segunda Guerra Mundial que por aquellos días finalizaba. Estas directrices se mantienen hasta mediados los años cincuenta en que con la inclusión del reactor en las unidades de fuerzas aéreas, la creciente complejidad de la circulación aérea, el auge de la electrónica y la importancia que adquieren las doctrinas de cooperación, aconsejan comenzar una serie de innovaciones.

A partir de la 10ª Promoción, los planes de estudio consignan un notable incremento de los estudios matemáticos, orientados a dar una amplia base científica a los oficiales del Ejército del Aire. Esta tendencia se acentúa con la inclusión de una serie de materias que dan configuración moderna a los planes de estudios, en los que aparece la Electrónica -en relevo del clasicismo de la Radiotecnia-, la Energía Nuclear, los Proyectibles Dirigidos, la Estadística y los sistemas de Navegación más avanzados, que ya son aplicables en la práctica por un hecho tan simple -desde la óptica actual- como que los aviones de enseñanza empiezan a tener todos comunicación radio por fonía.

Los planes de estudios reciben también aportaciones "humanísticas" y aparece la Historia de la Cultura, Psicología, Pedagogía, el Derecho Internacional Aéreo, al mismo tiempo que empiezan a apuntar alto los estudios militares, que no se reducen a capacitar al alumno para el mando de unidades subordinadas, sino que se orientan para capacitarle con más amplios objetivos. Así, se estudia la Economía, las Relaciones Internacionales, los Estudios Estratégicos -que terminan por recibir el nombre de Teatros mundiales de Operaciones-, el Esfuerzo de Guerra...

UNA APORTACION IMPORTANTE: LOS AVIONES E.17 "MENTOR"

ENTRETANTO, PARA LA ENSEÑANZA aérea se habían mantenido en línea las Bücker y los Junkers-52, pero, retirados de las listas del Ejército del Aire otros aviones que pasaron por sus campos y pistas, los alumnos volaron las I-11B (L.8 en la nomenclatura y "Vespa" en la denominación popular) y los bimotores Heinkel He-111 (B.21), que tan sugestivos resultaban para las prácticas de tiro y bombardeo sobre el islote del Farallón, en las que se utilizaban "bombas" de yeso con aletas estabilizadoras de madera. Si cualquier parecido con las condiciones reales era remoto, el que con ellas se le acertara en muchas ocasiones al pequeño y solitario islote, dice mucho de la calidad que iba alcanzando la instrucción, aunque los medios fueran todavía casi elementales.

En 1958, la Academia consiguió la que por entonces fue la más importante aportación a la plantilla de material aéreo. En aquel año se recibieron quince aviones Beech T-34 "Mentor", a los que se asignó el código E.17. El nombre "Mirlo", que como indicativo radiofónico recibió inicialmente este material, resultó perfectamente adecuado, porque su rendimiento en la enseñanza aérea de la Academia General está por encima de toda ponderación. Con ellos se volaron 124.938 horas hasta su retiro en 1989, de modo que éste se ha producido después de más de treinta años de servicios, cumplidos exclusivamente en la propia Academia.

Junto a Bücker, Junkers y Mentor se alinearon aún por mucho tiempo, sometidas a un intenso trabajo, las I-115 (E.9), utilizadas con preferencia en los vuelos de Aplicación para la obtención del Título de Observador.

EVOLUCION DE MODOS, MANERAS Y COSTUMBRES

EL TRATO Y CONDUCTA DE LOS Cadetes ha experimentado a lo largo del tiempo sensibles cambios, sin mengua de la subordinación, pero como reflejo de una mentalidad en consonancia con la evolución de la vida. En cuestiones que no afectan a la disciplina ni a las ordenanzas militares, se ha pasado de la rigidez y del puro ordenancismo al diálogo en coloquios formativos que facilitan una mejor comprensión de deberes, derechos e incluso de posiciones personales en cuestiones de actualidad en cada momento.

La instrucción en orden cerrado por la plaza de Armas y sus alrededores fue sustituida por el estudio en el propio alojamiento o por otras formas de penalización que, con mayor o menor vigencia, tuvieron diversos nombres: "estudio de recuperación", de "medianos", de "festivos", de "arrestados", "caimán literario", etc.

Embarque de los restos mortales de S.M. el Rey Don Alfonso XIII en el avión Hércules que los condujo a Getafe para el definitivo enterramiento en el Monasterio de El Escorial. Presencia el embarque SAR el conde de Barcelona (19 de enero de 1980).

ESTADISTICA DE HORAS DE VUELO POR TIPO DE AVION

E.3B	Bücker Bü-131/CASA 1.131 "Jungmann" (1945-1976)	176.113 horas
E.1	Bücker Bü-133/CASA 1.133 "Jungmeister" (1946-1962)	3.636 horas
E.6	Hispano-Suiza HS-42 (1946-1955)	13.259 horas
L.14	Junkers W-34 (1946-1948)	582 horas
T.1	Savoia Marchetti SM-81 (1946-1949)	395 horas
T.2B	Junkers Ju-52 3/M/CASA 3.52 L (194-1973)	19.741 horas
E.4	INTA HM-1 y HM-1B (1949-1955)	5.396 horas
B.21	Heinkel He-111 H.16/CASA 2.111 M 1 L (1953-1964)	2.090 horas
L.8C	AISA I-11B (1954-1957)	1.382 horas
C.4K	BFW Messer Me-109B/HA 1.109 J-L (Me-109J) (1957-1959)	29 horas
E.17	Beech Aircraft T-34A "Mentor" (1958-1989)	123.938 horas
E.9	Iberavia AISA I-115 (1958-1977)	20.426 horas
E.16	North American T-6D y T-6G "Texan" (1962-1982)	113.295 horas
E.14A	Hispano Aviación HA-200A "Saeta" (1971-1980)	7.311 horas
T.3	Douglas DC-3/C.4 "Dakota" (1972-1978)	3.130 horas
C.10B	Hispano Aviación HA-200D "Saeta" (1973-1977)	2.222 horas
E.24	Beech Aircraft F-33C "Bonanza" (1974-1994)	48.592 horas
T.12C) TR.12C)	CASA 212 AV1 "Aviocar" (1974-1994)	13.185 horas
Acrob.	Zlin "Master" (1974-1977)	312 horas
E.25	CASA C-101EB "Aviojet" (1980-1994)	113.033 horas
E.26	ENAER T-25 "Pillan"/"Tamiz" (1987-1994)	21.373 horas
TOTAL		693.630 horas

En la uniformidad se pasó del calzón y la bota noruega con sahariana de cinturón y amplios bolsillos y gorro cuartelero con borla, al pantalón recto, cazadora corta y fino borceguí o zapato, con gorro estilizado, todo ello en "gris Aviación", pasando por una transición que, con este mismo corte pero en género distinto, el primitivo "gris mahón" -para apurar existencias-, incluía una gorra teresiana y fue conocido como "uniforme coreano", más por influencia del momento que por el parecido.

Los alojamientos también han evolucionado, aunque con lentitud hasta disponer de apartamentos tipo camareta, lo que se ha hecho especialmente necesario con la incorporación de la mujer al alumnado académico. Y el fantasma de la ducha fría en invierno ha dejado paso desde los años sesenta al agua más o menos templada, así como la climatización de los locales por medios más racionales y efectivos que los que emplearon, a base de frotarse las manos, las primeras promociones.

CADETES MARROQUIES EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

COMO CONSECUENCIA DE LOS acuerdos que siguieron a la extinción del Protectorado de España y Francia en Marruecos, el 12 de septiembre de 1956 se incorporaron a la Academia General del Aire doce cadetes marroquíes, para realizar un curso de formación militar y aeronáutica que les capacitara para integrarse en las Reales Fuerzas Armadas del sultán Mohammed V. Este curso finalizó en agosto del año siguiente y a dichos alumnos se les concedió el título de Piloto privado, de carácter civil, después de haber efectuado la enseñanza aérea elemental en aviones ligeros.

Precisamente por las mismas fechas se produjeron los primeros incidentes con motivo de la infiltración de bandas armadas en los territorios españoles de Ifni y Sahara, sucesos que también tuvieron repercusión en la Academia. Cuando el mando exploró la voluntad de los que deseaban ser destinados a las fuerzas que operaban en aquella zona, todo el personal destinado en la Academia General se ofreció voluntario, pero como el número excedía a las necesidades, solamente un comandante y tres capitanes fueron agregados en comisión a las Fuerzas Aéreas de Canarias y Africa Occidental para las operaciones que se realizaron en la provincia del Sáhara.

RELACIONES DE LA ACADEMIA CON OTROS CENTROS ANALOGOS

CON EXCEPCION DE ALGUN CASO aislado, como fue la visita de la misión militar dominicana que estuvo en San Javier en octubre de 1954, la Academia General permanecía dedicada a consolidar su función docente en un relativo apartamiento, pero esta misma labor callada iba trascendiendo y convirtiéndose en un factor de prestigio que empezó a atraer la atención de otros centros análogos, cuyos profesores y alumnos empezaron a frecuentar sus visitas a la AGA. Así, en los meses finales del curso 1957-58 se registraron las de dos expediciones de guardiamarinas de la Escuela Naval Militar que realizaban un viaje de prácticas a bordo de los minadores adscritos a la misma, con los que días antes habían llegado al puerto de Cartagena; dos semanas más tarde se recibió la visita de un curso de la Academia de la Aeronáutica Militar Italiana, al mando del coronel Renato Liotti, acompañándoles el agregado aéreo en Madrid, teniente coronel Burdi, y próximo ya el fin de curso, el 9 de julio llegaron a San Javier, a bordo de dos aviones turbohélice C-130 "Hércules", noventa alumnos de la Academia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, de Colorado Springs, cuyo centro había sido inaugurado en julio de 1955 con asistencia, como se ha dicho, del entonces director de la AGA, coronel Guerrero.

EL PRINCIPE DON JUAN CARLOS DE BORBON, ALUMNO DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

SU MAJESTAD EL REY DON JUAN Carlos I fue alumno de la Academia en el curso escolar 1958-59. El 29 de julio de 1958, el Boletín Oficial del Estado publicaba el Decreto siguiente:

"En atención a las circunstancias que concurren en Su Alteza Real el Príncipe don Juan Carlos de Borbón y Borbón,

Vengo en nombrarle Alférez Alumno de la Academia General del Aire.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiuno de julio de mil novecientos cincuenta y ocho".

Su Alteza Real se incorporó a la Academia el 16 de septiembre, con los demás alumnos, y quedó encuadrado en la 2ª Escuadrilla, siguiendo estudios comunes con el alumnado y otros específicos en razón del tiempo que permanecería en dicho Centro.

El Príncipe don Juan Carlos participó con la 11ª Promoción en el viaje de fin de carrera realizado a Italia, durante el cual fueron recibidos en audiencia especial por su Santidad el Papa Juan XXIII.

El 15 de julio de 1959 fue clausurado el curso académico y recibieron sus Despachos los tenientes de la 11ª Promoción, en tanto que al Príncipe don Juan Carlos le fue impuesto el emblema de Piloto Militar del Ejército del Aire, haciéndole entrega el coronel Salvador, como director de la Academia, de una daga como recuerdo de su estancia en la Academia General del Aire.

Llegada a la AGA de los primeros aviones CASA C-101.

PRESENCIA DE LA AGA EN EL SEXQUICENTENARIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

EL 10 DE MAYO DE 1960, UNA sección de caballeros cadetes representó a la Academia General del Aire en el desfile conmemorativo del CL Aniversario de la República Argentina, celebrado en Buenos Aires ante el Presidente de aquella nación y Embajadas extraordinarias. Con este motivo, el gobierno argentino concedió al Estandarte de la Academia la Corbata de la Orden de Mayo al Mérito Aeronáutico, que le sería impuesta el 25 de mayo de 1961 en los actos de inauguración del Monumento al general Sanmartín, en Madrid.

EL TROFEO INTERNACIONAL "BEECH" A LA ACADEMIA

EL 12 DE MAYO DE 1962, LA BEECH Aircraft Corporation otorgó a la Academia General del Aire el primer Trofeo Internacional, con motivo de haberse totalizado en este Centro 25.000 horas de vuelo en aviones T-34 "Mentor" sin accidentes, en cuya dedicatoria se lee lo siguiente: Nos honramos en conceder este Trofeo a la Academia General del Aire (Instructores, Alumnos y Personal de Mantenimiento) por la notable consecución de las 25.000 horas de vuelo, sin accidentes, en el avión "Mentor".

Con el paso del tiempo, estos aviones han totalizado más de 125.000 horas, a lo largo de más de treinta años de servir en la plantilla académica, ocupando el segundo lugar en número de horas (después de las

RELACION DE JEFES, OFICIALES, ALUMNOS, SUBOFICIALES, CLASES DE TROPA ESPECIALISTAS Y PERSONAL CIVIL FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE AVIACION

—24 de mayo de 1946	Caballero Cadete Luis Blanco Muñoz
—18 de noviembre de 1946	Teniente Jose María Aznar Acedo
—15 de noviembre de 1947	Caballero Cadete Tomás Lluna Reig
—3 de febrero de 1949	Teniente José Javier Arancibia Resines Cabo (mecánico) José Ruiz Ruiz
—23 de marzo de 1949	Capitán Juan Guerrero de Escalante y Marquina Teniente Antonio Cerrada Amo
—18 de enero de 1950	Teniente coronel José Sáenz Flores Teniente Coronel Jesús Fernández Tudela Comandante Fernando Alvarez Cadórniga Capitán Rafael de Ugarte Ruiz de Colunga Teniente Angel Ladrón de Guevara y Ortiz de Urbina Teniente (mecánico) Mariano Murillo Joven Alférez (montador electricista) Leandro Alvarez Fdez Sargento (radio) Julián Villagra Mayor Sargento (mecánico) Eliezer Giral Bestué Cabo 1º (mecánico) Mariano Barceló Arce Cabo 1º (mecánico) José García Ros Cabo 1º (radio) Antonio Pellicer Ruiz Cabo 1º (mecánico radio) José Antonio Viescas Fdez Cabo 1º (radio) Miguel de Mesa Sánchez Auxiliar Administrativo Civil José Segado Jiménez Operario de Maestranza Francisco Barceló Arce.
—23 de octubre de 1950	Teniente Carlos Corona Rossi Alférez alumno Lorenzo Machado Brier
—19 de mayo de 1951	Teniente Agustín Floriano Llorente Caballero Cadete Alfonso García Hernández
—16 de febrero de 1952	Alférez alumno Elías Ferreiro Vences
—25 de febrero de 1952	Caballero cadete José Luis Usandizaga Martín
—29 de febrero de 1952	Teniente Luis Victor Rosillo López Teniente Antonio Durán Cidoncha Caballero cadete José Manuel Navalón Fernández Cabo 1º José Dueñas Carmona
—16 de enero de 1953	Alférez Alumno Luis Pardo Albarellos Alférez alumno Salvador Soler Martí
—13 de febrero de 1953	Capitán Fernando Martínez Aranzadi Alférez alumno Emilio Calvo Salazar
—21 de mayo de 1956	Capitán Mariano Andreu Moreno Caballero Cadete Ignacio López-Perea Lloveres
—20 de enero de 1959	Alférez alumno Enrique Teigell Cea Alférez alumno Paulino Sanz de la Fuente
—5 de junio de 1959	Alférez alumno Francisco Moreno Sánchez
—23 de noviembre de 1960	Alférez alumno Antonio Verdera Planells
—8 de enero de 1963	Capitán Juan José García Montoro Alférez Alumno Rafael Almazán Riveros
—25 de abril de 1963	Alférez alumno Julio Salvador Martínez
—25 de septiembre de 1963	Capitán Félix de las Heras Andrés
—7 de octubre de 1963	Capitán Manuel Sánchez Martínez Alférez alumno Eduardo Fernández Corral
—21 de junio de 1966	Alférez alumno Juan Antonio Llanos Sáez
—31 de octubre de 1968	Capitán Carlos Lumbreras Salcedo
—6 de junio de 1972	Capitán José Ramón Ororbia y Robatto Soldado alumno (aspirante a piloto de complemento) Juan-Carlos Mateo Cabrera Capitán Pablo Sánchez García Soldado alumno (aspirante a piloto de complemento) Javier Serrano González
—24 de noviembre de 1972	Capitán Emilio Turrión Alvarez
—17 de diciembre de 1973	Teniente Luis Miguel Bouzas Alvarez
—11 de julio de 1975	Comandante Manuel Bernabé Ruiz Comandante Angel Prada Viñas Capitán Dionisio Carricondo Felices Capitán Pablo Sedano Iguacel Teniente Juan-Francisco Conesa Martínez
—2 de octubre de 1977	Capitán Jose María Delgado Moreno Capitán Alfredo Lago Palomeque
—29 de septiembre de 1987	Capitán Carlos Montaño Navalpotro Alférez alumno (3º) Héctor de Haya Beyrer
—14 de septiembre de 1989	Teniente Angel Martínez Lanao Teniente Carlos Martínez Pérez

Bücker) y acreditando inmejorables condiciones como aviones para la enseñanza de pilotos y navegantes.

LA CATEDRA "CIERVA CODORNIU" UN INCONCLUSO PROYECTO DE LARGA GESTACION

EN EL SALON DE ACTOS DE LA Academia tuvo lugar el 21 de noviembre de 1963, una conferencia del profesor argentino Aldo Armando Roca sobre "Los problemas jurídicos de la Cosmonáutica", que, no obstante su carácter especial y monográfico, fue una lección magistral, acogida por el auditorio con gran interés. Aunque en aquel momento se dio a este acto el carácter de inauguración de la Cátedra "Cierva Codorníu" que se proponían crear la Academia y la Universidad de Murcia, la realidad es que el intento no llegó a fructificar, y, aunque se había publicado una Orden de Educación y Ciencia sobre tal cuestión, no se produjo oficialmente la creación de dicha Cátedra.

LA OPERACION "FLECHA ROTA" Y LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

DURANTE UNA MANIOBRA DE reaprovisionamiento aéreo, el 17 de enero de 1966 colisionaron sobre la costa de Palomares (Almería) un avión cisterna KC-135 y un bombardero estratégico B-52 de la USAF, que transportaba varias bombas nucleares. Los aviones resultaron destruidos, fallecieron en el acto varios tripulantes y otros, con graves heridas, fueron rescatados del mar por unas embarcaciones. De esta manera se inició el "incidente atómico" designado con el nombre de Operación "Flecha Rota". En la base aérea de San Javier, de la que era jefe el entonces Director de la Academia Emiliano Alfaro Arregui, la más próxima al lugar del accidente, hubo una reacción inmediata, con los medios disponibles, para tratar de paliar, si era posible, las consecuencias del suceso, y en las semanas siguientes fue utilizada por las fuerzas aéreas que participaron en la misma, hasta el punto de que el pavimento de las pistas se resintió por el considerable peso y el uso continuo a que fueron sometidas por los aviones que tomaron parte en la Operación. Como muestra de gratitud por la cooperación de la Academia y base aérea, la 16ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos les dedicó un cuadro que se conserva en el Salón de Honor de este Centro.

LA AGA EN AUXILIO DE LA REFINERIA DE ESCOMBRERAS

LA REFINERIA DE PETROLEOS DE Escombreras registró una fuerte explosión que provocó un incendio de enormes proporciones en la noche del 1 de octubre de 1969, interviniendo desde los primeros

momentos los Servicios contra incendios de la Academia General del Aire que, a lo largo del siniestro, que duró más de una semana, demostraron ser los más eficaces y cuyo personal, junto al de otras bases y aeródromos del Ejército del Aire, rivalizaron en esfuerzos y sacrificios, estando presentes en todo momento hasta la conclusión del incendio. Tan destacada actuación fue reconocida por los técnicos que dirigieron los trabajos de extinción, con cuyo motivo la Empresa REPESA regaló a la Academia un cuadro alegórico que también se conserva en el Salón de Honor.

ACCIDENTE DE UNA FORMACION DE AVIONES "SAETA"

EL 11 DE JULIO DE 1975, CUANDO participaban en un entrenamiento para el desfile del día siguiente con motivo de la entrega de Despachos, cayeron al mar Menor cuatro aviones E.14A "Saeta" que volaban en formación, pereciendo cinco profesores -dos comandantes, dos capitanes y un teniente-, siendo el mayor accidente ocurrido en la Academia en cuanto al número de aviones implicados.

Para presidir el funeral por las víctimas, al día siguiente llegó a San Javier el Príncipe de España, acompañado del ministro del Aire. Finalizada la ceremonia religiosa, el Príncipe impuso sobre los féretros las insignias de la Cruz del Mérito Aeronáutico.

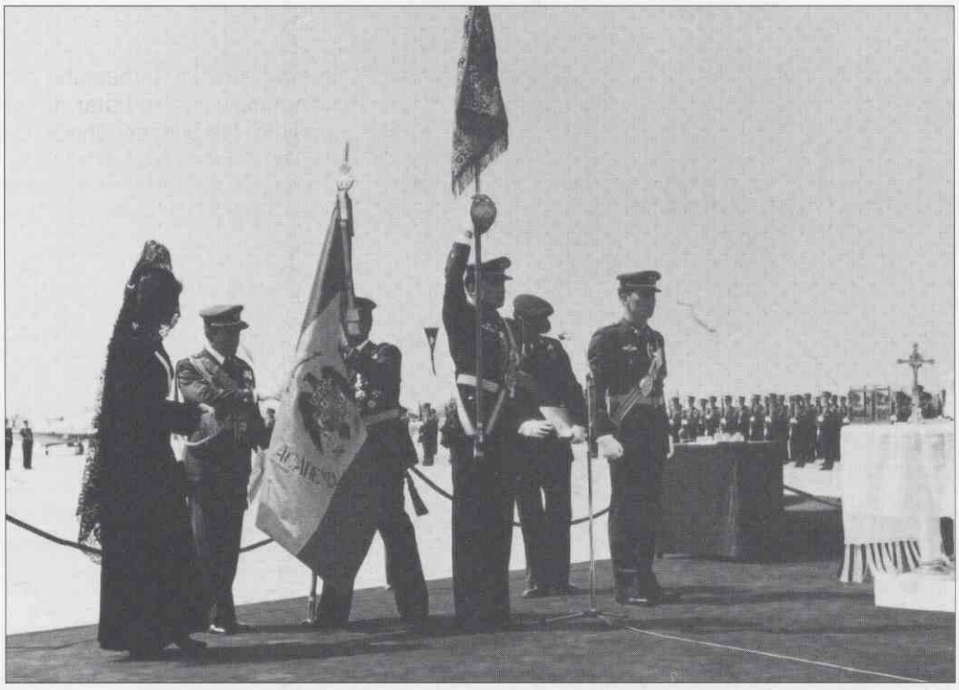
Por la tarde, Su Alteza presidió los actos de entrega de Despachos, que finalizaron con un desfile terrestre y aéreo. En último lugar, después de la pasada de la agrupación aérea, un solitario "saeta" cerró el desfile, simbolizando el homenaje a las tripulaciones caidas el día anterior.

El coronel Gómez Coll, director de la AGA, recibe el primer trofeo de Seguridad de Vuelo, que le entrega el jefe del Mando de Personal, teniente general Martínez Eiroa, en presencia del director de Enseñanza, general Chillón Corbalán y del teniente coronel Rubiano Gómez (18 de febrero de 1986).

PRESENCIA DE LA AGA EN LA PROCLAMACION DEL REY DON JUAN CARLOS

EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1975, UNA Escuadrilla de Caballeros Cadetes de la Academia General del Aire participó en la Parada militar y Desfile que tuvieron lugar en la Plaza de la Armería y Plaza de Oriente de Madrid con ocasión de la Proclamación de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I.

Recíprocamente, la presencia de Su Majestad el Rey en la Academia General del Aire se ha hecho consustancial con la historia de este Centro: de una forma que ya es habitual en las clausuras de cursos académicos, en las que el Rey entrega Reales Despachos e impone condecoraciones a los alumnos merecedores de estos galardones, pero también en otras ocasiones no menos memorables, como en las bodas de plata de la 11ª Promoción, en la que está incluido como antiguo alumno; en visitas realizadas en su condición de Capitán General de las Fuerzas Armadas Españolas, y cuando el Príncipe de Asturias realizó en la AGA su formación aeronáutica militar. Si se nos permitiese enjuiciar tales estancias del Rey en la Academia, cabría decir sin atribuirnos la menor licencia, que Don Juan Carlos se encuentra en ella cómodo y a gusto, como quien vuelve con frecuencia a casa propia, en tanto que con especial respeto, pero con igual sencillez y alta estimación, se recibe al Rey en la Academia.



El coronel Michavila, director de la AGA recibe de Su Majestad la Reina Sofía la bandera otorgada a la AGA.

LOS RESTOS DE SU MAJESTAD EL REY DON ALFONSO XIII EN LA ACADEMIA

PROCEDENTES DE ROMA Y A BORDO de una fragata de la Armada, el 19 de enero de 1980 llegaron a Cartagena los restos de S.M. el Rey Don Alfonso XIII, siendo trasladados en un helicóptero a la base aérea de San Javier, donde el Escuadrón de Alumnos de la Academia General del Aire les rindió honores en representación del Ejército del Aire. A continuación fueron trasbordados a un T.10 "Hércules", cuyo avión los condujo a Getafe, para ser depositados finalmente en el Panteón Real del Monasterio de El Escorial.

LLEGADA DE NUEVO MATERIAL AEREO: LOS CASA C-101 (E.25)

EL DIA 1 DE ABRIL DE 1980 LLEGARON a la Academia los primeros aviones CASA C-101 (E.25 en la nomenclatura del Ejército del Aire) que a partir del curso si-

guiente fueron utilizados en la enseñanza básica de vuelo en sustitución de los veteranos E.16 (T-6), que tan excelente resultado dieron en la enseñanza aérea a lo largo de muchos años.

El rendimiento de los aviones E.25 fue tan excelente desde el primer momento que ya el 26 de junio de 1985 pudo celebrarse un acto para conmemorar que se hubieran alcanzado veinticinco mil horas de vuelo de los aviones de la Academia General del Aire.

CONCESION Y ENTREGA DE BANDERA A LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

EL 27 DE ABRIL DE 1980, CUMPLIMentando el reconocimiento del derecho de la Academia General del Aire a ostentar Bandera, otorgado por Orden ministerial de 18 de junio de 1979, tuvo lugar la entrega de la misma, habiéndose dignado Su Majestad la Reina Doña Sofía ser Madrina de dicha Enseña. Los solemnes actos celebrados con tal motivo alcanzaron gran brillantez y fueron presididos por Sus Majestades los Reyes, que estaban acompañados por Sus Altezas Reales el Príncipe de Asturias y las Infantas Doña Elena y Doña Cristina.

En el mismo acto se conmemoraron las 500.000 horas de vuelo en la Academia General del Aire, y a continuación tuvo lugar un desfile aéreo en el que participaron aviones de los Mandos de Combate y Táctico y de la Academia General del Aire. Por último fue presentado en vuelo el avión CASA C-101, que realizó diversas maniobras acrobáticas y demostró sus posibilidades, cerrando los actos el desfile de las fuerzas a pié, integradas por el Escuadrón de Alumnos y Escuadrillas de Tropa de la Academia.

El Consejo Regional murciano, órgano de gobierno de la Comunidad regional, ofreció en tal ocasión a la Bandera de la Academia una corbata con los colores y escudo de la Región Murciana, cuya imposición tuvo lugar posteriormente. Asimismo, el Ayuntamiento de San Javier otorgó una corbata con el escudo de la Villa, que fue impuesta a la Bandera el 24 de mayo de 1981.

VIAJES DE FIN DE CARRERA REALIZADOS AL EXTRANJERO

Años	Promociones	Países visitados
1952	5ª	Italia
1953	6ª	Portugal
1959	11ª	Italia
1961	13ª	Italia
1962	14ª	Francia
1964	16ª	Francia
1967	19ª	República Argentina
1969	21ª	República Argentina y Chile
1972	24ª	Francia
1979	31ª	Italia
1980	32ª	República Argentina
1982	34ª	Méjico
1983	35ª	Egipto
1984	36ª	Grecia
1985	37ª	Francia
1986	38ª	Bélgica
1987	39ª	Alemania
1988	40ª	Francia
1989	41ª	Brasil
1990	42ª	Gran Bretaña
1991	43ª (1)	Chile
1992	44ª (1)	Túnez
1993	45ª (1)	Canadá
1994	46ª (1)	Argentina

(1) Establecida la duración de la carrera en cinco años, estos viajes no se realizaron al finalizar la suya estas Promociones, sino al terminar el cuarto curso de cada una.

LA ACADEMIA RECIBE EL I TROFEO DE SEGURIDAD EN VUELO

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE ES probablemente la unidad aérea cuyos aviones totalizan anualmente el mayor número de horas de vuelo. Pero por fortuna la atención que se dedica al mantenimiento y al cumplimiento de las normas y procedimientos aplicables, se traducen en un alto nivel de seguridad, lo que fue reconocido y tuvo su exponente el 18 de febrero de 1986, cuando le fue entregado a la Academia el I Trofeo de Seguridad en Vuelo concedido por el Mando de Personal del Ejército del Aire.

LA PATRULLA "AGUILA"

EL 4 DE JUNIO DE 1985, "UN LUMINOSO día de primavera", comienza la historia de la Patrulla "Aguila" de la Academia General del Aire, en la que están destinados sus pilotos y personal de tierra y a la que pertenecen sus aviones. Ese día, cinco aviones CASA C-101 despegaban al mando del capitán Carrizosa para realizar el primer entrenamiento previo a la exhibición que solamente diez días después se iba a realizar en la base de Jerez de la Frontera, con motivo de haberse cumplido las prime-

Patrulla Aguila, en San Javier.

ras 50.000 horas de vuelos de patrullaje marítimo con aviones P-3 "Orión". Cuatro fueron los aviones que en aquella ocasión inicial, dejaron asombrados a los espectadores con sus figuras acrobáticas, y este éxito fue el arranque de un merecido prestigio dentro y fuera de España. Al buscar un nombre para la Patrulla, la coincidencia fue unánime y se le atribuyó el de "Aguila", en honor y memoria de la que figura simbólicamente en el escudo de la Academia sosteniendo con sus garras el emblema de la Aviación Militar Española.

El siguiente paso fue diseñar un emblema simbólico que figurara en el fuselaje de los aviones. su autor fue el capitán Márquez y en él figura la denominación Patrulla Acrobática de España y el lema Junti sed non junti (Juntos, pero no revueltos) que rodea un fondo azul donde un águila extiende sus alas abrazando a siete aviones C-101 en "formación tordo" -en homenaje a la Escuela Elemental de Pilotos de la AGA, que tanto apoyó la creación de la Patrulla cuyos aviones utilizan el nombre de este ave como indicativo radiofónico-, y la palabra manuscrita "Aguila" en letras blancas. El emblema está timbrado con la Corona Real de España y tiene por peana la Bandera nacional.

La experiencia permitió aumentar el número de aviones a seis, por lo que se pudo introducir la secuencia de cruces del par, que da mayor continuidad y espectacularidad a la exhibición.

Tras su primer año de vida, la Patrulla "Aguila" sobrevuela nuestras fronteras y sale a Europa, al haber sido invitada para actuar el 18 de julio de 1986 en el festival aéreo que tuvo lugar en la base aérea de Koksijde (Bélgica) con motivo del 25º aniversario del 40 Escuadrón S.A.R.

Durante su primer año de existencia, la Patrulla no tuvo una estructura definida, porque los puestos en formación variaban, dependiendo de las disponibilidades. Más tarde se asigna a cada piloto puestos fijos, con lo que el trabajo se ha ido consolidando progresivamente hasta llegar al 11 de abril de 1988, cuando en presencia de Sus Majestades los Reyes se realiza en la Academia General del Aire la primera exhibición con siete aviones, en los que se había instalado un sistema generador de humo blanco que aumentaba la espectacularidad. Cuatro años después, en 1992, manteniendo su estructura de siete aviones, dos novedades mejoran la vistosidad de las exhibiciones: se pintan los fuselajes de los C-101 con colores inspirados en los de la mítica Patrulla "Ascua" que por los años sesenta paseó sus F-86 "Sabre" por los cielos de España, y al sistema de humo blanco se añade otro, diseñado por el Escuadrón de Mantenimiento de la AGA en colaboración con la Maestranza Aérea de Albacete, que produce los colores rojo y amarillo, para diseñar en el espacio la bandera de España.

SAR el Príncipe de Asturias Don Felipe de Borbón desciende de un avión CASA C-101 (E-25), siendo su profesor el capitán Quintanilla".

A diferencia de los pilotos de otras patrullas, los componentes de la Patrulla "Aguila" tienen como trabajo básico la enseñanza de vuelo de los alumnos de la Academia General del Aire y dedican a la Patrulla su tiempo libre, con entrenamientos semanales y actuaciones que preferentemente tienen lugar en sábados y domingos. Esto no es obstáculo para que la Patrulla "Aguila" esté considerada entre las mejores del mundo y que su presencia sea solicitada, cada vez con más frecuencia, para participar en certámenes aeronáuticos en distintos países, en los que queda bien demostrada la calidad del personal y medios con que cuenta la Aviación Militar Española.

En los pocos años de existencia, por la Patrulla "Aguila" han pasado cuarenta pilotos, todos voluntarios y en las condiciones reseñadas; se han celebrado ciento sesenta exhibiciones y se han sobrepasado las 7.000 horas de vuelo con estas funciones y en esta particular misión.

EL PRINCIPE DE ASTURIAS COMPLETA EN LA AGA SU FORMACION MILITAR

EN EL CURSO ESCOLAR 1987-88, SU Alteza Real el Príncipe de Asturias, Don Felipe de Borbón y Grecia, completó en la Academia General del Aire su formación militar, realizando la fase aeronáutica con arreglo al plan aprobado por Su Majestad el Rey.

El Príncipe llevó a efecto un programa de enseñanzas teóricas e instrucción aérea que incluía vuelos de pilotaje y aplicación. El 2 de octubre de 1987, finalizada la fase de contacto y tráfico del Curso de Vuelo Elemental, voló sólo por vez primera en el avión E.17-76, y el 27 de enero de 1988 lo hizo, también sólo, en el avión E.25-25, al completar la primera fase del Curso Básico de Vuelo en avión CASA C-101 a reacción.

Coincidiendo con la estancia del Príncipe en la Academia, el 11 de abril los Reyes visitaron este Centro, realizando un recorrido por sus instalaciones, alojamientos, aulas y gabinetes, área de vuelos y club social de alumnos, presenciando una exhibición acrobática de la Patrulla "Aguila" -que actuaba por vez primera con siete aviones- y por último asistieron a un almuerzo en la Residencia de Jefes.

El 14 de julio, presidida por Sus Majestades los Reyes, tuvo lugar la clausura del curso 1987-88, durante la cual el Rey impuso al Príncipe de Asturias la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico y el jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Michavila, le hizo entrega del emblema de Piloto militar.

Un año después, en 1989, en un acto análogo, el Príncipe de Asturias recibió el Real Despacho de teniente del Arma de Aviación (Escala del Aire) de manos de Su Majestad el Rey.

UN NUEVO AVION PARA LA ENSEÑANZA ELEMENTAL: EL ENAER T-25 "PILLAN"/"TAMIZ"

EL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1987, LA Academia recibió los dos primeros ejemplares de este avión entrenador para enseñanza elemental, del que el ejército del Aire había adquirido en concurso cuarenta aparatos a la firma chilena ENAER, los cuales estaban siendo montados por

CASA en la Factoría de Getafe. Con este material se quería sustituir a los E.17 "Mentor" que, con excelente resultado, llevaban en servicio desde 1958.

Aunque se trata de aparatos que han dado lugar a no pocas controversias y vicisitudes, lo cierto es que a finales de 1992 se habían superado con ellos las 13.000 horas de vuelo.

Estos aviones están dotados con un motor Lycoming que da una potencia máxima de 300 BHP a 2.700 rpm, desarrollando una velocidad de crucero de 140 nudos. En la nomenclatura española han recibido el código E.26 y la denominación "Tamiz".

Como consecuencia de la paulatina incorporación de este material, un año después, en diciembre de 1988 se produjo la retirada del servicio de los aviones E.17 "Mentor" (T.34), después de treinta años de magnífico rendimiento.

Unos años antes, en noviembre de 1975, había causado baja en la Academia otro material entrañable dedicado a la enseñanza elemental: las E.3B, con cuyo código se conocen en la nomenclatura oficial a las avionetas Bücker Bu-131 "Jungmann" (o CASA 1.131 que corresponde a las fabricadas en España), excelente material, de liviana apariencia, con el que hicieron sus primeros vuelos más de dos mil alumnos de la Academia, la cual ha perpetuado la presencia de estos dos tipos de aviones con sendos monumentos, en los que campean otros tantos ejemplares de la ligera Bücker y del esforzado "Mentor", a los que más adelante se ha añadido el monumento a otro gran avión de excelente resultado en la plantilla académica: el North American T-6.

Monumento a los Caidos de la Academia General del Aire, donado por la Diputación Provincial de Murcia en 1967. Escultor murciano Francisco Toledo Sánchez.

UNIVERSALIDAD DE LA MISION ACADEMICA

LA LABOR DE LA ACADEMIA GENERAL del Aire no se ha limitado a proporcionar oficiales para las Escalas más numerosas del Ejército del Aire: la que forman los que tienen aptitud para el servicio en vuelo y a quienes se llama pilotos en términos coloquiales; la de quienes realizan su servicio en tierra, en el mando de tropas y servicios, y la del Cuerpo de Intendencia. A lo largo de su historia de medio siglo, la Academia ha proprocionado también formación militar a los aspirantes a los Cuerpos del Ejército del Aire; formación elemental y básica para el vuelo a oficiales del Cuerpo General de la Armada, y formación integral en el concepto de enseñanza superior militar o tan sólo aeronáutica a un número importante de alumnos de fuerzas armadas extranjeras (hispanoamericanas y marroquíes). Recientemente ha asumido también la enseñanza para oficiales de las Escalas Medias del Ejército del Aire y, por medio de cursos formativos, monográficos o informativos, para oficiales de los Cuerpos Comunes de la Defensa.

Esta función docente ha tenido, a lo largo de estas cinco décadas, otras vertientes, cuando la Academia, simultáneamente con su misión básica y fundamental y dentro de los planes y programas generales, ha llevado a efecto la especialización de sus alumnos o de otros llegados con esa finalidad específica, para capacitarles como observadores paracaidistas y técnicos en abastecimiento, sin que faltara, en un momento determinado, cuando el Ejército del Aire los necesitaba con cierta premura, el adiestramiento de un cierto número de suboficiales especialistas en el papel concreto de ametralladores-bombarderos.

MEMORIA DE LOS CAIDOS

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE custodia una honrosa estadística: a lo largo de cincuenta años, sesenta y nueve hombres han ofrendado sus vidas al fallecer en acto de servicio: dos tenientes coroneles, tres comandantes, dieciseís capitanes, trece tenientes, un alférez especialista, quince alféreces alumnos, seis caballeros cadetes, dos suboficiales, seis cabos primeros, un cabo, dos soldados alumnos, un auxiliar administrativo civil y un operario civil de la Maestranza. Con la sola excepción de un alférez alumno que falleció a consecuencia de accidente deportivo, todos los demás lo fueron en accidentes aéreos.

La Academia mantiene perenne el recuerdo a estos Caidos, a los que se rinde homenaje y en memoria de los cuales hay erigido un Monumento, obra del escultor murciano Francisco Toledo Sánchez, que fue donado por la Diputación Provincial de Murcia en 1967.

COLOFON EN CLAVE APASIONADA

NO ES POSIBLE, EN LOS FORZOSOS límites de un artículo, encerrar cuanto de destacable hay en la historia de la Academia General del Aire, cuando se ha cumplido el cincuentenario de su Decreto fundacional, el medio siglo desde que fuera creada y precisamente en este año el cincuentenario de la Primera Promoción.

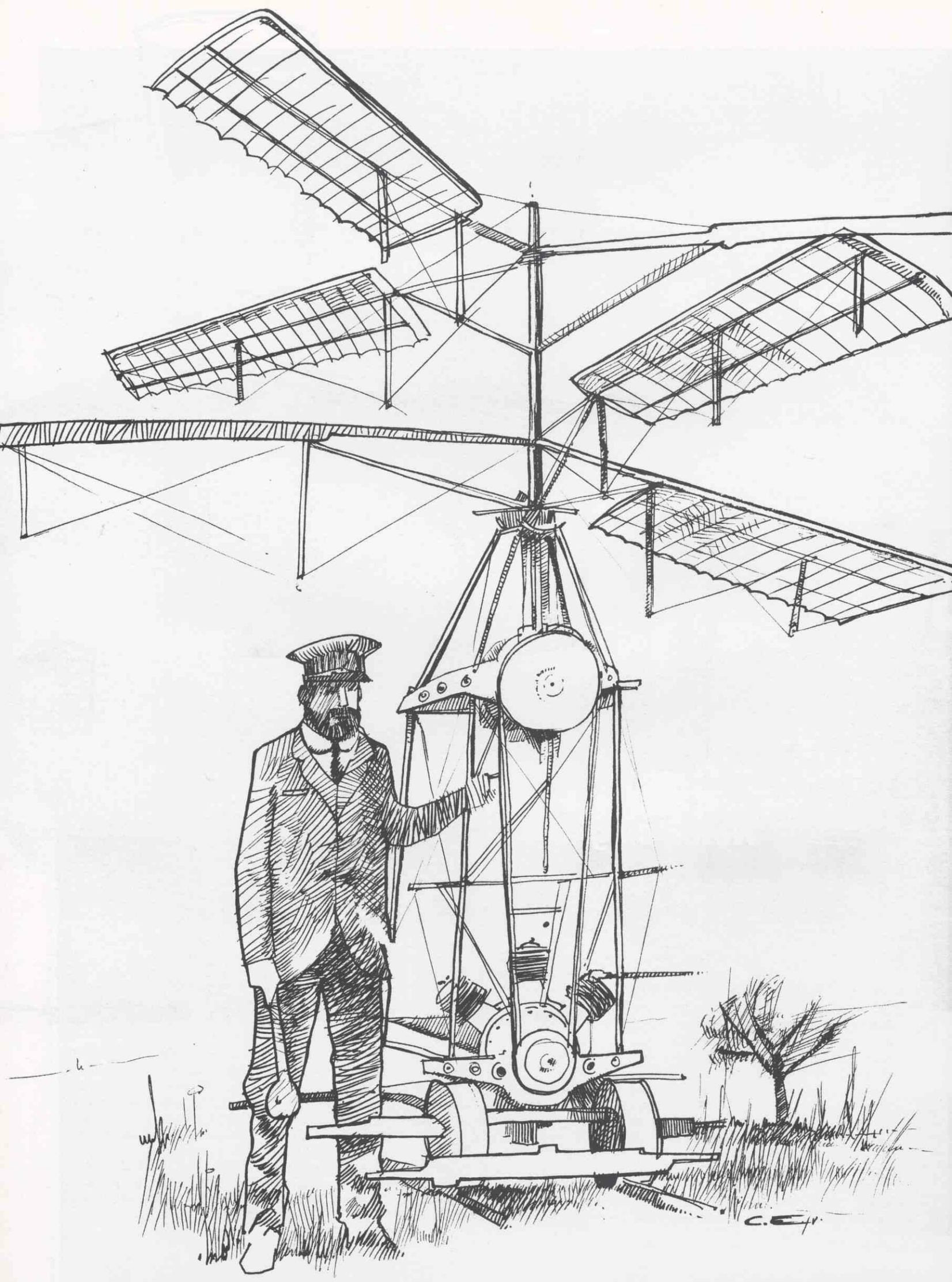
Ni siquiera es fácil reseñar con minuciosidad las vicisitudes, de tan distinto signo, pero todas vivenciales, que han jalonado estos cincuenta años: promociones que se han sucedido en sus aulas, oficiales que han salido de ellas para formar el complejo entramado humano del Ejército del Aire; la evolución de programas de estudios como consecuencia del avance tecnológico, de la incorporación de nuevas técnicas, métodos y materiales; el interés cada día mayor que ha despertado este Centro de enseñanza militar y aeronáutico y que ha motivado el deseo de conocerlo y visitarlo por parte de infinidad de autoridades y representaciones españolas y extranjeras; la continuidad en la actitud de entrega al servicio por parte de profesores, alumnos, especialistas, suboficiales, personal militar y civil en suma, en un prolongado ritmo de dedicación a la misión formativa de la Academia.

Quizás pueda resumirse algo de ésto en la frialdad de las estadísticas, aunque éstas no reflejen el calor, la inquietud y la ilusión de cada día; el sentido del deber cumplido en cada instante, que ha cuaja-

do en los lisonjeros resultados que muestran los números, a los que nos remitimos en resumen y por obligación y en cuanto constituyen expresión real y fidedigna de la ejecutoria de la Academia General del Aire, del cumplimiento de la idea fundacional y la evidencia de cómo ha ido cumpliéndose a lo largo de casi medio siglo la misión encomendada: la Academia, cuna de aviadores, es fuente donde se han forjado los cuadros de oficiales del Ejército del Aire.

El águila explayada que campea en el escudo heráldico de la Academia General del Aire continúa sosteniendo, con gesto firme y vigoroso, el emblema del Ejército del Aire.

Al mismo tiempo, en las aulas, calientes los libros, trillados los teoremas, asumidas las teorías, copioso el esfuerzo en los ejercicios deportivos, en los campos de maniobras y en la armonía del orden cerrado, y allá en las nubes los aviones de la Academia General del Aire, con sencillez en el gesto, con la elegancia de la dificultad admirablemente superada, se trazan rumbos que cada día, cada hora y cada instante, en trabajo que no se interrumpe ni siquiera en las horas nocturnas, son rúbricas y demostración de una responsable obra formativa, bien trazada y bien cumplida. ■



Juan de la Cierva Peñafiel, padre del inventor del Autogiro, ministro de la Guerra en el gobierno Maura formado tras el Desastre de Annual, se dispone a volar en el DH.4 Murcia nº 1, uno de los aviones regalados a Aviación Militar por su ciudad natal. Los Alcázares, otoño de 1921. (Fotografía reproducida de la Revista "La Esfera").

Juan de la Cierva Codorníu

Notas biográficas

JOSÉ WARLETA

HACE CIEN AÑOS

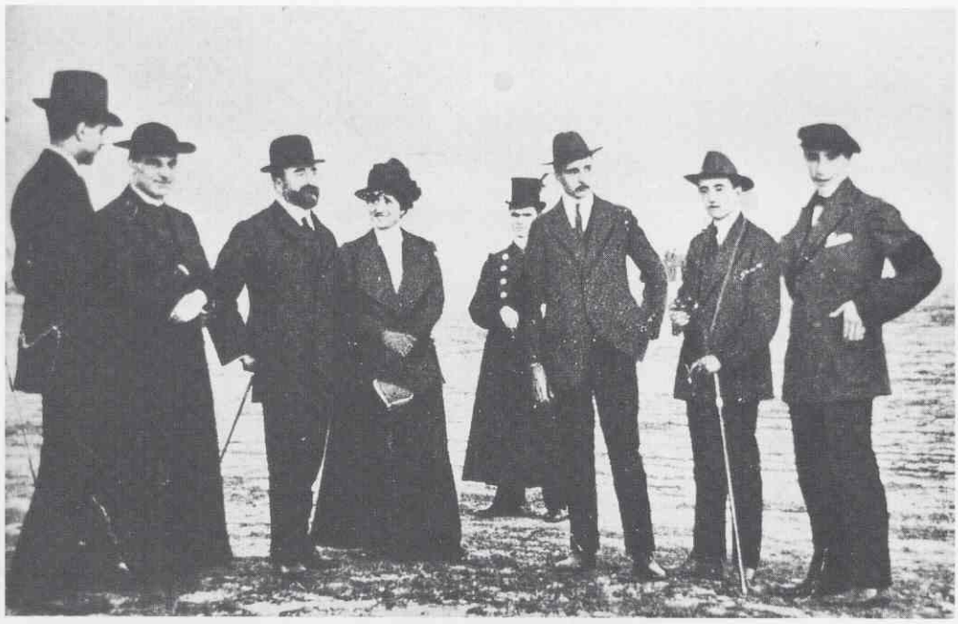
EL 21 DE SEPTIEMBRE DE ESTE AÑO se cumple un siglo desde la fecha del nacimiento del español más universal en el fascinante campo del vuelo humano. Aunque el Autogiro no se ha confirmado como una aeronave de uso práctico generalizado (con la excepción de la categoría ultraligero), el invento de la Cierva fue nada menos que el de una nueva manera de volar, nunca antes sospechada. La enorme influencia de la Cierva en el campo aeronáutico, internacionalmente reconocida, se basa en que su creación fue la primera aeronave de alas giratorias que voló efectivamente, mucho antes que los primeros helicópteros (fórmula que sí era conocida, aunque nunca lograda hasta entonces), y que los problemas brillantísimamente resueltos por la Cierva con su rotor articulado libremente giratorio allanaron el camino hacia el helicóptero, adelantando el logro de éste en un número considerable de años.

PRIVILEGIO E INQUIETUD

JUAN DE LA CIERVA NACIO EN Murcia el 21 de septiembre de 1895, hijo primogénito de don Juan de la Cierva Peñafiel y de doña María Codorníu Bosch. Don Juan era hijo de un conocido abogado y notario murciano, don Juan de la Cierva Soto, y joven abogado él mismo. A sus 31 años de edad, ya se había destacado en la política local como miembro del Partido Conservador y cuando nació Juanito era alcalde de Murcia. Al año siguiente, sería diputado a Cortes, pasando del ámbito local al nacional. Doña María era hija de un ingeniero de montes, don Ricardo Codorníu Stárico, muy conocido por sus trabajos sobre repoblación forestal y que tiene un monumento en su honor en el Retiro madrileño.

Dos años después, los Cierva tuvieron un segundo hijo, Ricardo, que había de ser el último. Los antecedentes profesionales familiares se reflejarán en los dos hermanos. A Juan no le atrajeron nunca las disciplinas

Juan de la Cierva y José Barcala hojean la revista Aviación, que se publicó en Barcelona entre 1910 y 1912.



El 3 de noviembre de 1912, los padres de Juan de la Cierva presenciaron en Cuatro Vientos unos vuelos del Cangrejo BCD.1 pilotado por Jean Mauvais.

legales, inclinándose desde niño por los asuntos científico-técnicos, en cuya dirección fue estimulado por el abuelo Ricardo, el "Apóstol del árbol." El hermano menor, Ricardo, seguirá la carrera de abogado.

Si el haber sido director general de Registros y Notarías y gobernador civil de Madrid no habían decidido a don Juan de la Cierva Peñafiel a trasladar a la capital del reino a los suyos, su nombramiento de ministro de Instrucción Pública en diciembre de 1904 lo logró. Don Juan alquiló un piso en el número 50 (número más tarde cambiado a 26) de la calle de Alfonso XII, frente al parque del Retiro.

Juan, que tenía 9 años cuando el traslado a Madrid, nunca fue al colegio. Hizo el ingreso, los seis años y la reválida de bachillerato por libre, con profesorado particular en casa, examinándose en los institutos de Murcia y Madrid (San Isidro) entre 1905 y 1911. Amigos de aquellos años fueron José Barcala, hijo de un ingeniero de Caminos y muy aficionado a la técnica, y Tomás de Martín-Barbadillo. Entonces, la aviación era la gran novedad. Los hermanos Wright habían volado en diciembre de 1903, logrando en 1905 vuelos de más de media hora de duración. Europa iba a la zaga inicialmente, pero en 1909 dio un salto histórico con la travesía del canal de la Mancha por Blériot, el *meeting* de Reims y el primer Salón de la Aeronáutica de París.

Juan y sus amigos se proveían de información sobre aeroplanos por libros y revistas que procedían por lo general de Francia. En 1910, año de los primeros vuelos de aeroplano en España, se publicaron, en Madrid y Barcelona respectivamente, los dos primeros libros de aviación nacionales: ABC de la aeroplaneación, del ingeniero militar Francisco de Paula Gómez, y Curso de aviación, del ingeniero industrial Gaspar Brunet. El año anterior había aparecido la Revista de Locomoción Aérea, de Barcelona (que duraría poco). Creemos que fue la primera publicación periódica española totalmente dedicada a la aeronáutica, aunque la revista España Automóvil prestaba ya atención a lo aéreo El grupo de Juanito deshacía y recomponía cualquier objeto mecánico que cayera en sus manos. En lo referente al aire, adquirieron o construyeron desde los humildes aeroplanitos de papel hasta los modelos con motor de gomas, sin omitir algún helicóptero del género "trompo chino." Los chicos Cierva tuvieron la fortuna de ver volar a Mamet en la Ciudad Lineal en marzo de 1910. Juan de la Cierva era hijo del privilegio, pero sin su inquietud, su genio inventivo y su fenomenal tenacidad, las facilidades de que disfrutó nunca hubieran abocado al hallazgo de una nueva manera de volar.

EL PLANEADOR Y LOS AEROPLANOS

ESTE AÑO COMENZÓ LA CONSTRUCCIÓN, por Juanito Cierva, Pepe Barcala y Pablo Díaz (que adoptaron las siglas BCD) de cometas grandes y de un planeador pilotado. Pablo Díaz era uno de los hijos de un carpintero asturiano que tenía un taller bien dotado en la calle de Velázquez. El dinero provenía de lo que los chicos podían conseguir de sus padres. El planeador, del que existen fotos, fue ensayado en los altos del Hipódromo y en la Ciudad Lineal, probablemente desde fines de 1910. Los muchachos disfrutaron lo indecible con los breves saltos por el aire, pero, en uno de los ensayos, el futuro abogado Ricardo, entonces de 13 años, entró en pérdida y se estrelló, perdiendo el conocimiento. La cosa no fue grave, pero el susto, mayúsculo. Por éste u otros incidentes, la subvención paterna desapareció, al menos de momento.

En 1911, Juan vio lle-

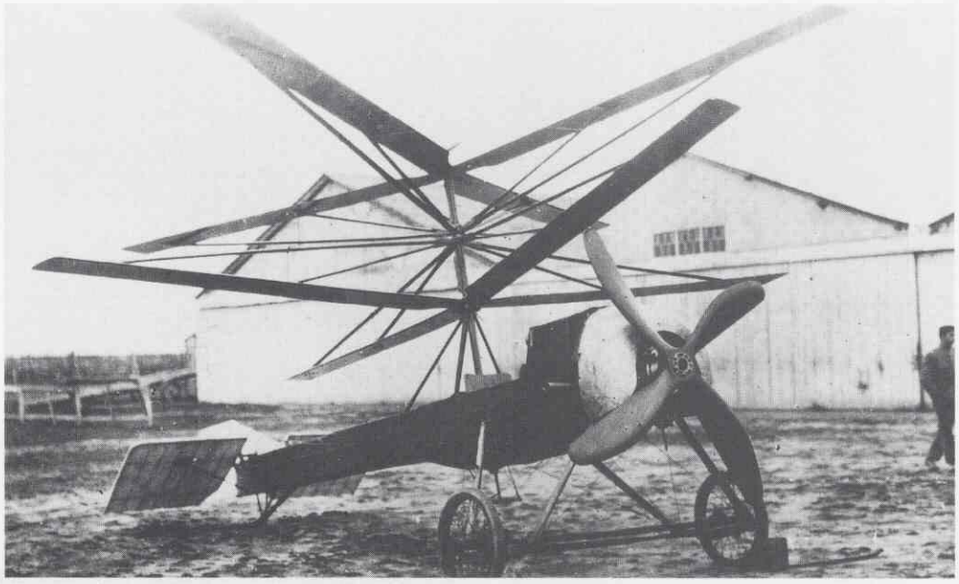
El monoplano BCD.2 de 1913, pese a su buena estampa, no fue muy afortunado.

gar a Vedrines a Getafe, terminó el bachillerato y comenzó a prepararse para la Escuela de Caminos. Contra las esperanzas de su padre, al que hubiera agradado que Juan fuese abogado, éste eligió esta prestigiosa carrera de ingeniería, a falta de ninguna dedicada especialmente a la aeronáutica. Además, el trío BCD volvió a su afán creativo con renovadas energías. Se trataba de hacer un aeroplano de tamaño natural, por supuesto con motor. La construcción del biplano BCD (más tarde BCD.1) se realizó en el taller del padre de Pablo. Era un biplaza de hélice propulsora que recibió el nombre de Cangrejo por el color rojo de su pintura. El motor (un Gnome rotativo de 50 cv) se obtuvo en préstamo del aviador francés, establecido en Madrid, Jean Mauvais. El aparato fue llevado para sus vuelos al aeródromo militar de Cuatro Vientos, gracias a la benevolencia del coronel Vives. Allí fue volado por Mauvais con éxito desde primavera o, más probablemente, verano de 1912. No está mal para tres chicos de su edad. Juan cumpliría 17 años en septiembre, Pepe Barcala tenía uno menos y Pablo era algo mayor. El 3 de noviembre, don Juan y doña María presenciaron unas pruebas del aparato, ocasión que difundió la prensa.

Con el siguiente aeroplano, el monoplano BCD.2 de 1913, el juvenil trio fue menos afortunado. Ensayado primero en Getafe por Julio Adaro y posteriormente en Cuatro Vientos por Mauvais, su desarrollo fue abandonado. Aquel año, Juan ingresó en Caminos y, durante los cuatro años siguientes aprendió eficazmente matemáticas y las disciplinas ingenieriles. En el verano de 1918, cuando apareció por Santander buscando a una chica que le gustaba, conoció a otra distinta, Maria Luisa Gómez-Acebo Varona. Al terminar el año, Juan estaba en 5° de Caminos, construía un trimotor de bombardeo para el concurso de Aviación Militar convocado por el general Rodríguez Mourelo y acababa de iniciar su noviazgo con María Luisa.

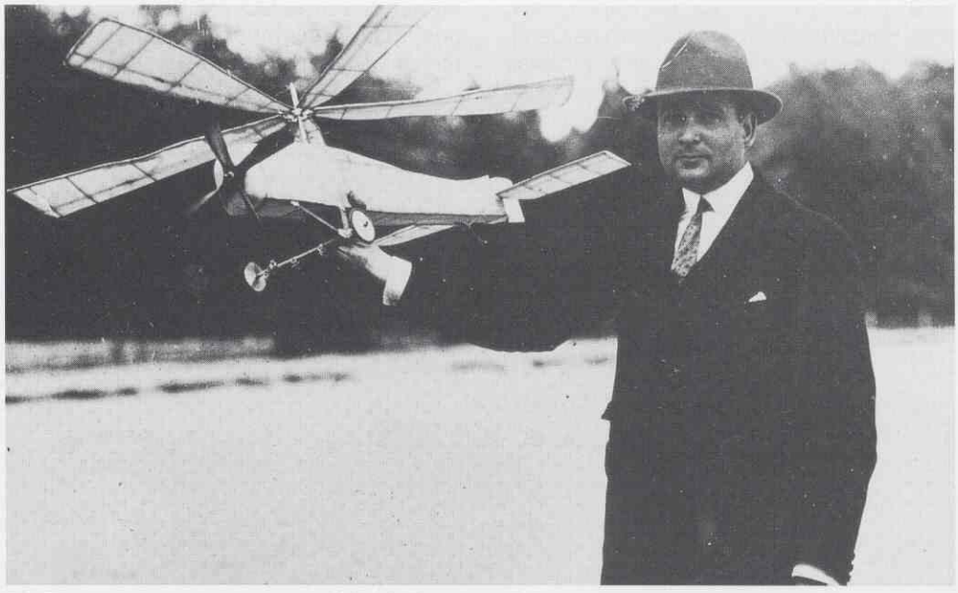
El trimotor se hizo en los talleres de don Juan Vitórica, conde de los Moriles, que prestó apoyo financiero. Con 5 toneladas de masa al despegue, dotado de tres motores Hispano-Suiza de 220 cv, llegó algo tarde al concurso, pero fue montado en Cuatro Vientos y preparado para sus ensayos. Era un diseño notable para aquel tiempo, máxime en un país sin tradición industrial aeronáutica. Desgraciadamente, el 8 de julio de 1919, a poco de despegar para su primer vuelo pilotado por el capitán Ríos, el C.3, como a veces ha sido designado, entró en pérdida y se estrelló. Era tarde para intentar su reconstrucción con vistas al concurso.

Por aquellos días, Juan terminó la carrera de ingeniero de Caminos, que nunca ejercería, pues todo su interés estaba en la aeronáutica. Estaría en la situación de expectación de destino hasta 1926, y supernumerario el resto de su vida. El 10 de diciembre, Juan de la Cierva y María Luisa Gómez-Acebo contrajeron matrimonio.



El primer Autogiro de la Cierva, el C.1 de 1920, con dos rotores coaxiales que giraban en sentidos opuestos, demostró el principio de la autorrotación, pero no pudo volar.

Como el C.2 tardaría mucho en terminarse, a la espera de material de importanción, la Cierva construyó entre tanto el rudimentario C.3, que tampoco logró elevarse.



La Cierva muestra una maqueta del C.2 El aparato de tamaño natural se ensayó en primavera de 1922, y como los anteriores, mostró una decidida tendencia a volcarse a la derecha, no logrando volar. Pero en la cabeza del inventor estaba ya, desde los primeros días de aquel año, la idea genial de articular las palas.

La más famosa foto del primer Autogiro que voló. El C.4 en sus históricas líneas rectas del 17 de enero de 1923. Piloto: teniente Alejandro Gómez Spencer.

El C.6 original fue un prototipo de enorme importancia histórica. Construido en los talleres de Cuatro Vientos, fue el vehículo de los tres famosos vuelos del capitán don Joaquín Loriga Taboada, en diciembre de 1924, en el tercero de los cuales hizo el primer viaje con alas giratorias: Cuatro Vientos-Getafe.

El C.6bis, también hecho en Cuatro Vientos, era un C.6 mejorado. El 24 de junio de 1925, Loriga lo exhibió brillantemente ante el Rey de España.

LA IDEA BASICA

EL ACCIDENTE DEL TRIMOTOR determinó que Juan de la Cierva emprendiera una nueva ruta que le llevaría a uno de los inventos más geniales de la historia de la aeronáutica. Desde junio era diputado a Cortes por Murcia, pero la política jamás le interesó, y sólo la influencia de su padre le hizo aceptar esa responsabilidad pública. Tampoco el joven matrimonio fue excesivamente dado a la vida social. Les gustaba el teatro y él, toda la vida, fue un gran amante de la música. Trabajando siempre mucho a solas, Juan comenzó a buscar una nueva forma de vuelo dinámico que eliminase el peligro de la pérdida de velocidad, abandonando el aeroplano para el futuro.

Desechando los omitópteros y los helicópteros por excesivamente complicados, buscó un sistema de alas que se movieran en relación a la estructura del aparato y mantuviesen este movimiento sin necesidad de aplicarles un motor, como se explica en el artículo de José Luis López Ruiz, en este mismo número de Aeroplano. La idea de la autorrotación de un rotor con paso positivo, un fenómeno diferente del bien conocido molino de viento (que usa paso negativo) fue la clave. La Cierva solicitó el 1 de julio de 1920 una patente que cubría el principio fundamental de la aeronave que él mismo bautizaría con el nombre de Autogiro. Esta patente le fue concedida el 27 de agosto con el número 74.322. Usando los restos de un monoplano de la preguerra europea, pero no las alas, y añadiendo un par de rotores coaxiales que giraban en sentidos opuesto,, el C.1 fue probablemente construído por Pablo Díaz. En octubre, el capitán Gómez Acebo, cuñado del inventor, realizó un solo ensayo rodando por el campo de Getafe, pero sin despegar, pues el aparato tendía a volcarse hacia la derecha. No obstante, este ensayo demostró que la autorrotación era un hecho y que los rotores coaxiales, a causa de la interacción, no solucionaban la asimetría de sustentación.

La Cierva hizo en marzo de 1921 una comunicación a la Real Academia de Ciencias exponiendo su invento y anunciando una solución, el "rotor único compensado", para evitar la tendencia al vuelco del aparato. En una nota ampliatoria presentada pocos días después, comunicó a la Academia haber volado con éxito un modelo reducido de Autogiro. Esta histórica demostración tuvo lugar en la Chopera del Retiro ante representantes del Real Aero Club y de la Real Academia de Ciencias. Los ensayos de los Autogiros C.3 y C.2 (en este orden cronológico), dotados de "rotores compensados", no tuvieron éxito. En estos ensayos, realizados en Getafe desde la primavera de 1921 hasta la de 1922, actuaron como pilotos los tenientes Rodríguez Díaz de Lecea (C.3) y Gómez Spencer (C.3 y C.2). El comandante Herrera comentó con humor la tendencia hacia la derecha de los Autogiros. "No me choca", decía. "Si lo hubiera inventado don Juan Usabiaga (un

amigo común), se inclinaría más hacia la izquierda."

Durante el veraneo de 1921 en Liérganes (Santander), nació el primer hijo del joven matrimonio Cierva, que fue llamado Juan.

LA ARTICULACION DE BATIMIENTO

LA IDEA DE LA ARTICULACION DE eje horizontal en la raíz de la pala surgió en la mente de Juan de la Cierva, según él mismo reveló, pensando en los puentes metálicos sobre rótulas. Por supuesto, el hecho de que el aeromodelo exhibido en marzo de 1921 volase perfectamente era intrigante. La diferencia con los Autogiros de tamaño natural estribaba en la flexibilidad de las palas del modelito. Parece que el chispazo genial ocurrió el 2 de enero de 1922, antes de los ensayos del C.2. De esta forma, casi coincidiendo con la destrucción de éste, la Cierva solicitó el 18 de abril una nueva patente que cubría el rotor con articulación de batimiento, patente que le será concedida con el número 81.406 en noviembre.

El Autogiro en el que se ensayaría el rotor articulado fue el C.4, que sufrió numerosísimas modificaciones entre su primer ensayo (hacia mayo de 1922) y su triunfo final (enero de 1923). Por la guerra de Marruecos, entonces en período muy activo, era difícil contar con pilotos militares de forma continuada, de manera que el C.4 pasó sucesivamente por las manos de Ingunza, Navarro, Spencer, Espinosa y, de nuevo, Spencer. Mi padre me contó que en una ocasión voló en un Avro, pilotado por mi tío Pepe Carrillo, de Cuatro Vientos a Getafe para ver un ensayo de Spencer. Aquel día, el Autogiro se cayó al parecer hacia la izquierda. El rotor articulado había anulado el desequilibrio de sustentación, pero el par de la hélice no estaba compensado. Esto pudo ser el 10 de enero de 1923. El día 17 de enero tuvo lugar el histórico vuelo en línea recta, primero de cualquier aeronave de ala giratoria y de cualquier aparato más pesado que el aire y distinto del aeroplano. El 31 de enero, trasladado el C.4 a Cuatro Vientos por superficie, efectuó Spencer el primer vuelo en circuito cerrado, con un desarrollo de 4 kilómetros, en 3 minutos 30 segundos, a 25 metros sobre el suelo. Esta demostración fue debidamente controlada por el comandante Herrera, jefe del Laboratorio Aerodinámico de Aviación Militar, como comisario deportivo de la Federación Aeronáutica Internacional.

Tras la demostración del C.6bis, S.M. el Rey felicita, al pie de la torre de Cuatro Vientos, al capitán Loriga, cuyo mono de vuelo no era precisamente un ejemplo de pulcritud.

EL PRIMER AUTOGIRO C.6

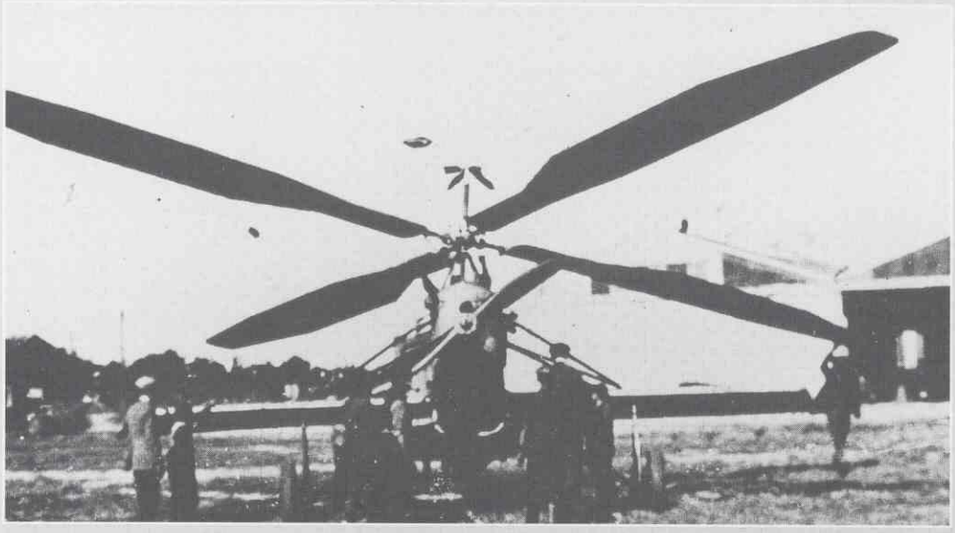
EL 10 DE MAYO DE 1923, NACIO EN Madrid el segundo hijo de los Cierva, Jaime. Todavía construyó la Cierva otro Autogiro a sus expensas, el C.5 de rotor tripala que, ensayado por Spencer en primavera-verano de 1923, en Cuatro Vientos, no respondió a las esperanzas del inventor. Por entonces, siguiendo la opinión del comandante Herrera, el Servicio de Aviación Militar apadrinó un nuevo aparato, el C.6, que fue construído en los Talleres de Cuatro Vientos usando el fuselaje y otros elementos de un biplaza de escuela Avro 504K. Los ensayos en vuelo fueron esta vez precedidos por la experimentación de un modelo del rotor en el túnel aerodinámico del Laboratorio dirigido por Herrera. El C.6 fue ensayado desde febrero a abril por el capitán Ureta, pero por diversas razones, el aparato quedó inmovilizado en la Escuadrilla de Experimentación durante siete u ocho meses.

Un buen día, uno de los mejores pilotos militares españoles, el capitán de Artillería Joaquín Loriga Taboada, Medalla Militar individual, recién destinado a Cuatro Vientos como profesor de clasificación, vio el Autogiro y se interesó por él. Los tres vuelos realizados por Loriga los días 9, 11 y 12 de diciembre de 1924 fueron definitivos para la historia de Juan de la Cierva y su invento. Hace muchos años oí decir a mi padre que Loriga fue el primer piloto que "colgó" el Autogiro deliberadamente del rotor. El resultado fue el esperado por la Cierva: nada de entrada en pérdida, sino un descenso "civilizado." En el tercero de estos vuelos, Loriga hizo el primer viaje (aunque breve) en un aparato de ala giratoria, recorriendo los12 kilómetros que separan Cuatro Vientos de Getafe en 8 minutos 12 segundos.

El Salón Aeronáutico de París se había abierto el 5 de aquel mes. Siendo ya imposible enviar el C.6 a la exposición, lo que sí se hizo fue mandar las películas cinematográficas de los ensayos de Loriga, encargándose éste mismo de su proyección el día 17 ante la Société Française de Navigation Aérienne. La presentación la hizo un distinguido ingeniero francés que más tarde sería muy conocido en el campo del Autogiro: Georges Lepere. Loriga lo pasó muy mal cuando tuvo que comentar la película. Según el teniente coronel la Llave, que estuvo presente, la exposición de Lepere tuvo algunos errores, de forma que lo que Loriga dijo a continuación no se entendió en absoluto. Pero, añadía la Llave, como casi no se pudo oir, la cosa resultó pasable. En todo caso, la impresión causada entre los asistentes por la pe-

Con toda justicia, el C.6bis ha de quedar para la historia como uno de los más importantes prototipos de aeronave, siendo ensayado por las entidades técnicas oficiales de Gran Bretaña (1925) y Francia (1926). Aquí aparece en el aeródromo británico de Farnborough.

El 19 de octubre de 1925, el piloto inglés Frank Courtney (por enfermedad de Loriga) hizo una demostración del C.6bis en Farnborough, ante el secretario de estado del Aire británico, Sir Samuel Hoare, y otras autoridades. La exhibición causó gran sensación y el Air Ministry no tardaría en pedir varios Autogiros experimentales. En la foto, la Cierva, Hoare y Courtney.



El Autogiro español C.7 hecho por Loring en 1926 fue otro de los prototipos históricamente esenciales. Modificado en 1927 (configuración de la foto) fue la primera aeronave del mundo que voló con un rotor dotado de palas doblemente articuladas. Este adelanto permitió a los Autogiros británicos realizar una importante campaña de ensayos en aquel verano.

lícula fue grande, como siempre ocurría con todos los que veían volar por primera vez un Autogiro, y hubo aplausos. Allí se inició el interés oficial de Francia por el invento de la Cierva. Este había permanecido en su casa de Madrid durante estos últimos días de 1924. El 27 de diciembre nacía su tercer hijo, Luis. Todavía este primer C.6 debía rendir más servicios. El 16 de enero de 1925, tres observadores de la casa británica Vickers presenciaron en Cuatro Vientos una demostración de Loriga. El motor rotativo Le Rhone se paró cuando el aparato estaba a 50 metros sobre los edificios del aeródromo, pero Loriga ejecutó un impecable descenso con la hélice calada que terminó con un aterrizaje viento en cola rodando menos de 18 metros. Loriga comenzó a bronquear a los mecánicos (la parada del motor fue por falta de gasolina) y los británicos, mientras tanto, medían las huellas del Autogiro para determinar la carrera de aterrizaje. No obstante, estos contactos con Vickers no darían fruto positivo.

En febrero-marzo, la Cierva visitó Londres y Paris. En la capital británica habló con H. E. Wimperis, director de Investigación Científica del Air Ministry, que estaba interesado en el Autogiro. En Francia, el almirante Fortant, director del Service Technique de l Aéronautique mostró deseos de que el Autogiro fuese ensayado en Villacoublay o Etampes.

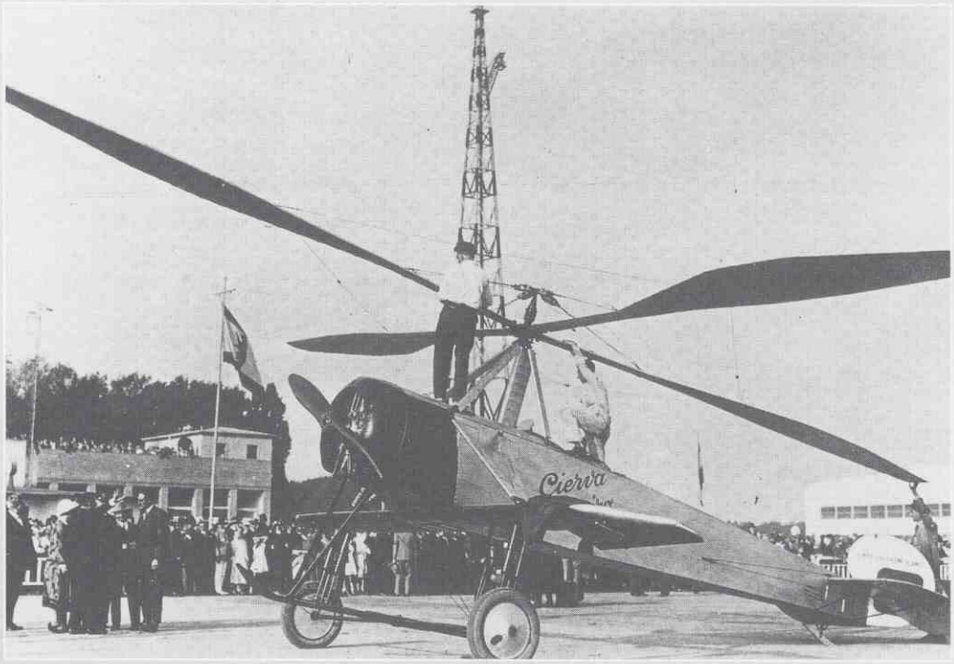
EL SEGUNDO C.6 Y LA SALIDA AL EXTRANJERO

EN ABRIL, LAS MODIFICACIONES que la Cierva quería hacer en el C.6 para sus ensayos en Francia e Inglaterra fueron dando lugar a la construcción total, también por Aviación Militar, de un segundo C.6, llamado C.6bis.

Hacia mediados de mayo llegó a Madrid, para visitar a la Cierva, Harold Pitcairn, acaudalado hombre de negocios de Filadelfia que soñaba con lograr un helicóptero de

un solo rotor. Tenía una carta de presentación de Heraclio Alfaro (que estaba en América) y le acompañaba Agnew Larsen, su socio en actividades aeronáuticas. Conocían el Autogiro por la prensa técnica y querían verlo actuar. Aunque vieron los dos aparatos en Cuatro Vientos, no fue posible ninguna demostración. El C.6, ya superado, iba a ser enviado a la Exposición del Automóvil y Aeronáutica de Barcelona, y el C.6bis estaba sin terminar. Este fue el primer encuentro entre la Cierva y Pitcairn, persona que seria importantisima en la historia del Autogiro y uno de los amigos más nobles y generosos que tendría el inventor. De momento, Pitcairn y Larsen iniciarían el diseño de aparatos de alas fija para las líneas de correo aéreo de su compañía.

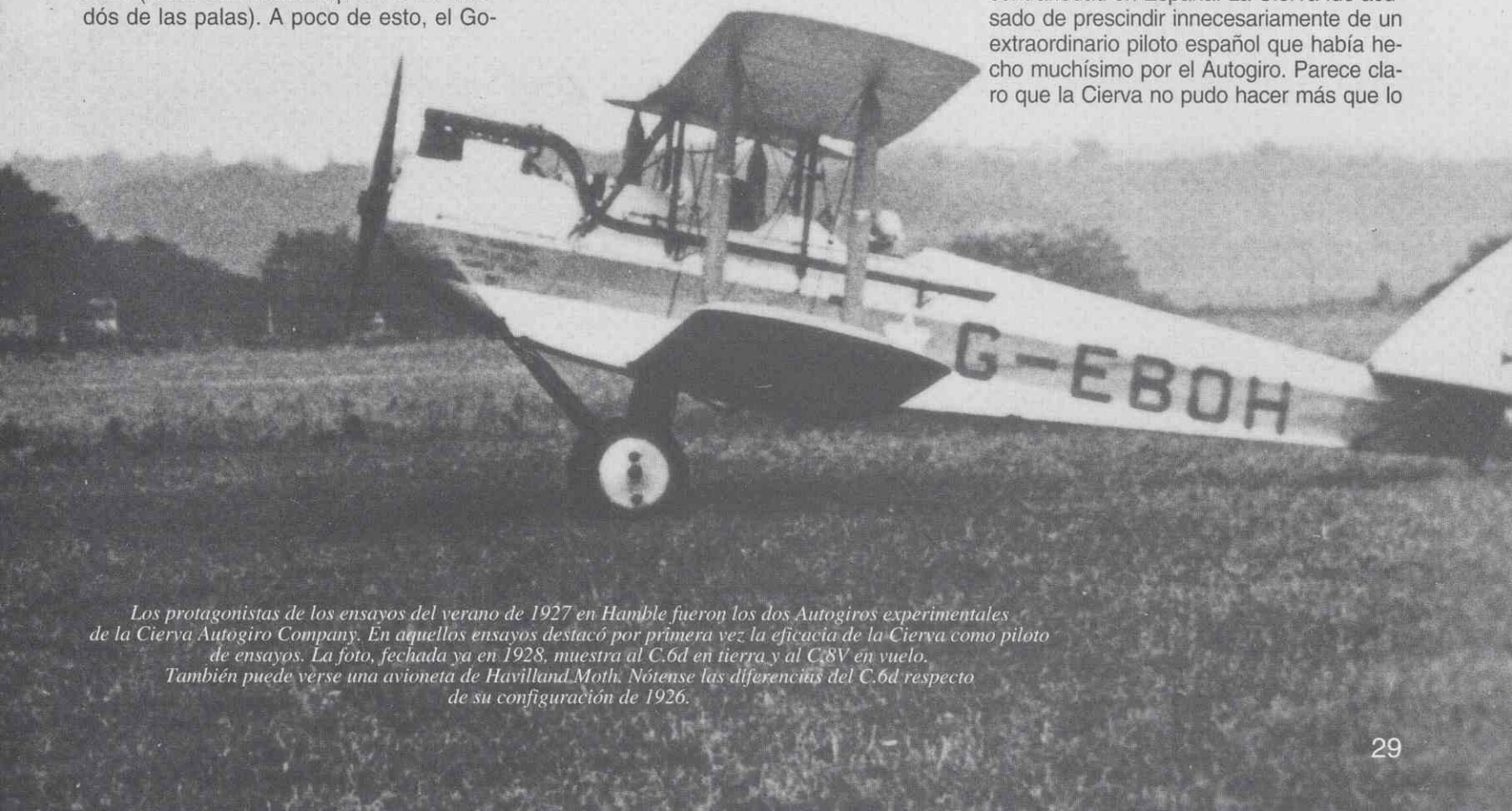
El C.6bis emergió en junio, con mejoras (un nuevo rotor y una nueva cola) respecto del C.6. Este histórico aparato, parece haber sido un tipo provisional para poder realizar las demostraciones en Inglaterra y Francia, pues el inventor ya pensaba en el C.7. En este caso, la provisionalidad no marró su efectividad. Fue otro de los prototipos fundamentales de la historia de la aviación. El 24 de junio, Loriga realizó una espléndida demostración en Cuatro Vientos ante S. M. el Rey Alfonso XIII. El C.6bis inauguró el sistema de lanzamiento del rotor estilo peonza (cable enrollado en pivotes de intradós de las palas). A poco de esto, el Gobierno español concedió un crédito de 200.000 ptas para el desarrollo de un Autogiro.



El C.6d fue el primer Autogiro que voló como biplaza. Fue construido en 1926 por la casa Avro para uso experimental de la Cierva Autogiro Company. En la foto aparece en Berlín, donde fue exhibido en septiembre. En estos primeros vuelos, el C.6d dejaba mucho que desear, pero a través de numerosas modificaciones, desempeñaría un papel importante en el desarrollo del Autogiro.

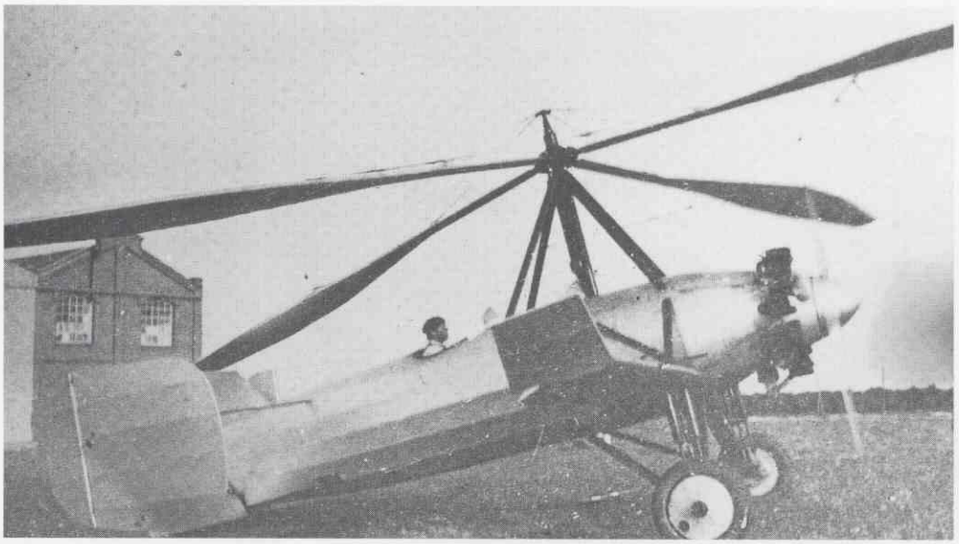
En verano, la Cierva estuvo de nuevo en Inglaterra y Francia. Contra las previsiones, los ensayos en Gran Bretaña serían los primeros. El C.6bis fue embarcado en Bilbao para Londres el 4 de septiembre. Una inoportuna enfermedad de Loriga causó no poco trastorno en los planes. Tras varias semanas entre Paris y Londres esperando la mejoría del piloto, la Cierva encontró un sustituto. Se trataba de un piloto de pruebas británico de gran experiencia y prestigio, Frank Courtney, que sabía francés (la Cierva no hablaba inglés). Todavía el 8 de octubre la Cierva tuvo alguna esperanza de que Loriga pudiera incorporarse en breve, pero a día siguiente, presionado lógicamente por el Ministerio británico, se decidió la cuestión. Courtney voló por primera vez el C.6bis el día 10 y el 14 comenzaron los ensayos oficiales en Farnborough. La demostración del día 19 ante autoridades y prensa causó sensación. Estuvieron presentes Sir Samuel Hoare, secretario de Estado del Aire, Sir Sefton Brancker, director de Aviación Civil y Sir Hugh Trenchard, jefe del Estado Mayor del Aire.

La mala fortuna de Loriga causó mucha contrariedad en España. La Cierva fue acusado de prescindir innecesariamente de un extraordinario piloto español que había hecho muchísimo por el Autogiro. Parece claro que la Cierva no pudo hacer más que lo



Los protagonistas de los ensayos del verano de 1927 en Hamble fueron los dos Autogiros experimentales de la Cierva Autogiro Company. En aquellos ensayos destacó por primera vez la eficacia de la Cierva como piloto de ensayos. La foto, fechada ya en 1928, muestra al C.6d en tierra y al C.8V en vuelo. También puede verse una avioneta de Havilland Moth. Nótense las diferencias del C.6d respecto de su configuración de 1926.

El C.8 Mark II termina su vuelo Londres-París el 18 de septiembre de 1928, pilotado por la Cierva y con el periodista francés Henri Bouché de pasajero.



El último de los desarrollos originales realizado por la Cierva en España fue la cola deflectora para lanzar el rotor con el aparato en punto fijo. En la foto se ve el C.12, hecho por Loring en 1929, tras la instalación de la enorme "cola de escorpión". Este Autogiro realizaría en julio de aquel año, pilotado por el capitán Rambaud, el más largo vuelo sin escalas de un aparato de alas giratorias, Madrid-Lisboa, pero la Federación Aeronáutica Internacional no concedía récords a los Autogiros.

que hizo, pero un telegrama de su padre, fechado el día 16, puntualiza significativamente: "Tu poca afición a escribir ha amargado más a Loriga." El telegrama del Rey Don Alfonso XIII a la Cierva el día 21 fue de felicitación, pero lamentando que no hubiera podido volar un piloto español. El día 22, la Cierva dio una conferencia en la Royal Aeronautical Society. Para ser exactos, la conferencia la leyó amablemente Sir Sefton Brancker, presidente de la prestigiosa entidad, por razones de idioma. El 28, la Reina de España, que estaba en Inglaterra, presenció una demostración del C.6bis en Farnborough. Pese a la lamentable ausencia de Loriga, los ensayos de Farnborough marcaron un enorme paso adelante en la carrera de la Cierva y su Autogiro. Ahora, el hombre y su creación eran mundialmente famosos.

LA COMPAÑIA BRITANICA DEL AUTOGIRO

EN PARALELO A LOS ENSAYOS para el Air Ministry, que darían lugar a la petición oficial de varios Autogiros, se fraguó durante los últimos meses de 1925 la fundación de una empresa británica para adquirir las patentes de la Cierva, excepto las españolas, y negociar la venta de licencias a gobiernos y constructores, así como crear eventualmente compañías en otros países para explotar bajo licencia las patentes. Si bien parece que Juan de la Cierva se defendía muy bien en las negociaciones con el Air Ministry, lo cierto es que contó con valiosos apoyos en Londres, contactos debidos a las relaciones británicas de su padre, que era el abogado en Madrid de la firma bancaria Lazard Brothers. Sir Robert Kindersley cumplió eficazmente el encargo de don Juan, interesando en el Autogiro a los industriales escoceses Weir. William Douglas Weir (Lord Weir) había sido en 1918 secretario de Estado del Aire y su hermano menor, James George, tenía ya un historial como piloto y promotor de la aviación popular.

Entre enero y febrero de 1926, el C.6bis, pilotado por Courtney, realizó en Villacoublay las pruebas solicitadas por el Servicio Técnico francés. Luego fue devuelto a España, pues pertenecía a Aviación Militar. El 24 de marzo se constituyó en Londres la Cierva Autogiro Company Limited, siendo presidente del consejo de administración James Weir y consejeros Hugh Kindersley

El C.19, fabricado por Avro, apareció, en sus versiones iniciales Mark I y Mark II, en verano de 1929. Tenía una cola de escorpión que era como una reducción a escala de la del C.12. En primavera de 1930 apareció, en ejemplar único, el C.19 Mark IIA, en el que se habían introducido modificaciones para la versión definitiva de serie, el Mark III. La Cierva vino a España en vuelo a través de Francia con el Mark IIA en verano. En la foto, este Autogiro aparece en el aeródromo de Getafe.

(hijo de Sir Robert) y Juan de la Cierva (éste, como director técnico). Frank Courtney entró en la empresa como technical manager, resultando "persona difícil" para los otros desde los primeros días. El secretario fue desde un principio Reginald Blake, que sabía español, y la sede unas oficinas alquiladas en Bush House. Durante este primer año, la compañía se concentró en los Autogiros pedidos por el Air Ministry (cuatro diferentes) y en los que la propia empresa requería para experimentación. Naturalmente, se trataba de llegar al Autogiro práctico, comercialmente interesante.

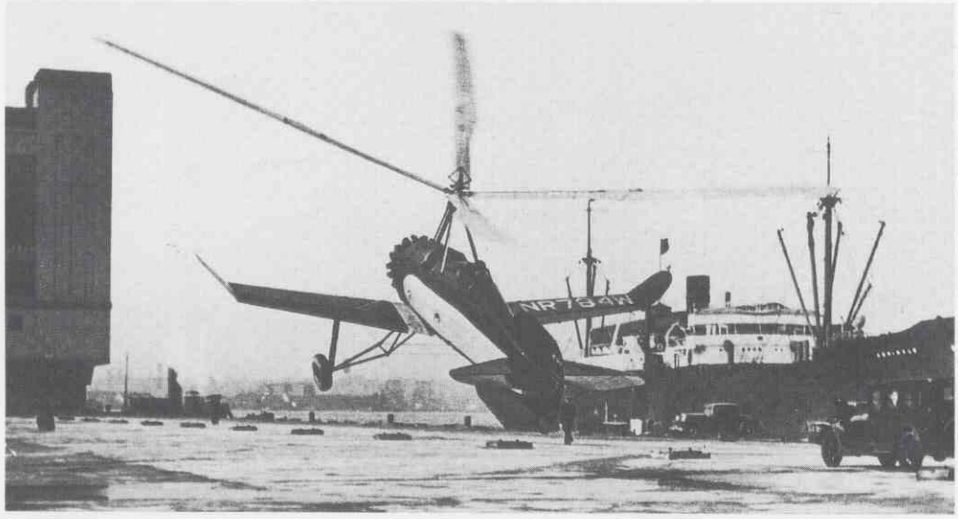
Los Autogiros para el Gobierno británico serían el C.6c (casi como el C.6bis), el biplaza C.8 y los pequeños C.9 y C.10. Los tres primeros los haría la casa A. V. Roe (Avro) en Hamble y el cuarto, Pamall en Yate. La compañía encargó a Avro el C.8V, que debía ser el vehículo experimental en que se incorporasen todos los avances, y a Pamall el C.11. Como el C.8V (motor Wolseley Viper, un Hispano-Suiza hecho con licencia) se retrasaba mucho, la Cierva pidió a Avro un tipo intermedio, el C.6d. De estos aparatos, sólo el C.6c y el C.6d volaron este año. El primero fue exhibido por Courtney el 3 de julio en el RAF Display de Hendon, al que asistieron los reyes de Inglaterra y los de España. El C.6d, primer Autogiro biplaza, voló unas semanas después. El 30 de julio, Juan de la Cierva voló por primera vez en su creación, de pasajero de Courtney. El C.6d fue exhibido en Berlín en septiembre, pero en esta primera fase de su existencia no resultó muy satisfactorio. El informe que Courtney hizo a la vuelta de Alemania contenía comentarios críticos sobre la manera de llevar los asuntos técnicos en la compañía que irritaron a la Cierva, que estaba en España, donde pocos días antes había nacido su cuarto vástago (y primera niña), Mercedes.

Un Autogiro más voló por primera vez en 1926: el C.7, construído en Carabanchel por Loring por contrato del Gobierno español. Tampoco resultó muy bueno en sus primeros escasos vuelos por Ureta (noviembre) y se decidió modificarlo.

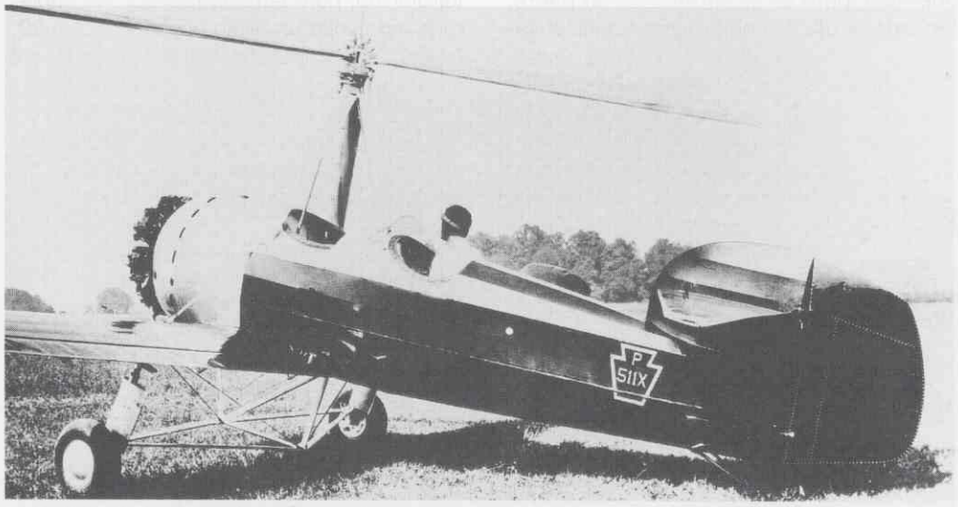
LA SEGUNDA ARTICULACION Y LA TRAVESIA DEL CANAL DE LA MANCHA

EL AÑO 1927 COMENZO CON LA obtención por la Cierva del título de piloto en el Hampshire Aeroplane Club de Hamble. Momento más oportuno no podía haber escogido. El 7 de febrero, cuando Courtney volaba el C.6c del Air Ministry con modificaciones, perdió una pala, y luego una segunda, tomando tierra sobre una pata y saliendo sólo con magulladuras. A partir de aquí, el piloto inglés no quiso saber más de Autogiros. La Cierva, con su característica capacidad de recuperación en los momentos difíciles, tenía inmediatamente la solución del problema en la cabeza. Las raices de las palas habían fallado por la fatiga resultante de los esfuerzos alternativos

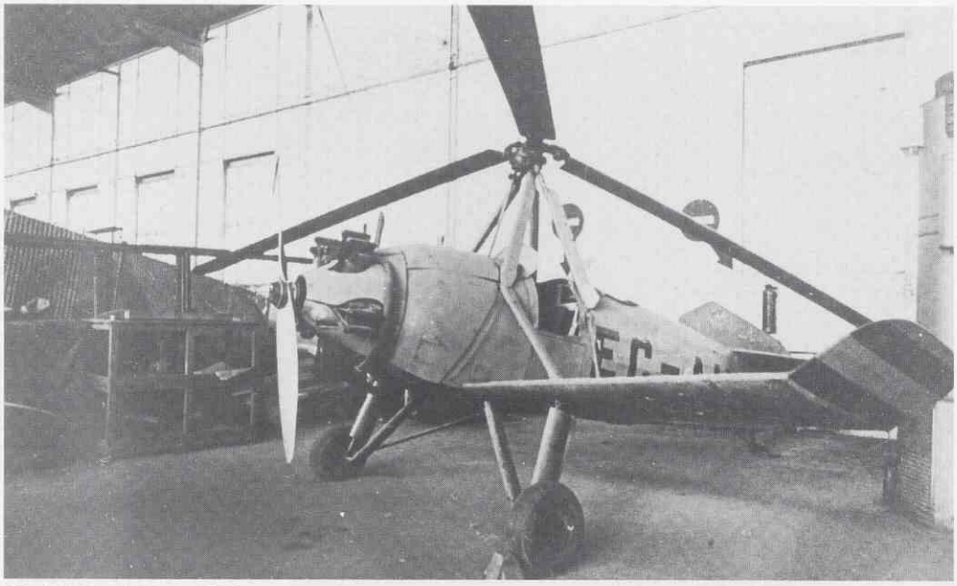
El primer Autogiro americano fue el Pitcairn PC-1, que en la foto aparece rodando con la Cierva de piloto (Filadelfia, octubre de 1929). Este aparato no fue muy afortunado, mientras que el PC-1B (luego llamado PCA-1B), que le seguiría de cerca y fue también ensayado por la Cierva, resultó un aparato experimental valioso.



El PCA-2 fue el primer Autogiro americano que obtuvo un certificado de tipo y se fabricó en serie. Era el mayor y más potente (300 cv.) que los Autogiros europeos de entonces y tenía un excelente lanzador mecánico del rotor. La Cierva lo conoció en su segundo viaje a los Estados Unidos (otoño de 1930) y a principios de 1931, antes de aparecer el C.19 Mark IV, lo consideraba superior a los producidos en su compañía británica. En la foto, un PCA-2 aterriza en un muelle de Nueva York para recoger a la Cierva que llegaba de Europa.



El PCA-2-30 fue diseñado y construido para Pitcairn por el ingeniero español Heraclio Alfaro, que trabajaba por su cuenta en Cleveland. Era más pequeño que el PCA-2 y también tenía un lanzador mecánico del rotor, obra del propio Alfaro. La suavidad del rotor original de este Autogiro fue elogiada por Pitcairn, que dijo era el único del que habían quedado totalmente satisfechos. Desgraciadamente, el PCA-2-30 resultó destruido en un accidente en agosto de 1930, cuando era llevado en vuelo a las carreras de Chicago.



El C.19 Mark IV de 1931 constituyó un cambio radical respecto de los anteriores C.19. Originalmente debía ser un aparato experimental para ensayar el elegante rotor de palas en voladizo diseñado para el C.24, pero funcionó tan bien que fue dotado de un lanzador mecánico y se fabricó en serie. Un C.19 Mark IV fue comprado en 1932 por el sevillano marqués de las Torres de la Pressa. La foto muestra este aparato después de la Guerra Civil, con su tercera matrícula civil (EC-AIM). Hoy se exhibe en el Museo del Aire

El C.24 de 1931 fue un Autogiro biplaza en cabina cerrada que no respondió a las grandes esperanzas de su creador. El mando directo, que la Cierva ya tenía en su mente, dejaría al C.24 inmediatamente anticuado, construyéndose sólo el prototipo. No obstante, la Cierva lo usó en 1932 para un periplo europeo y continuó volándolo en Hanworth varios años.

en el plano del rotor. Una segunda articulación, ahora de eje vertical, resolvería el problema.

Como en Inglaterra las autoridades habían prohibido volar los Autogiros, la Cierva tuvo que contentarse con ensayar rotores con dos articulaciones en una torre en Hamble, siendo el viento natural el que producía la rotación. Pudo verse que la segunda articulación daba lugar a vibraciones importantes que había que eliminar. En mayo quedaron terminadas las modificaciones del C.7 en Carabanchel, y el inventor, de acuerdo con Loring y Herrera (que siempre sería un generoso asesor de la Cierva), decidió ponerle la segunda articulación (llamada de arrastre). Tras ensayar pacientemente en punto fijo, con el viento moviendo el rotor, se intentó el despegue. Una trepidación formidable tuvo lugar Era la resonancia en tierra o resonancia de suelo. La Cierva ensayó diversos enlaces elásticos entre palas y logró amortiguar la vibración hasta permitir los vuelos. El volaba de pasajero de Truelove, piloto de Loring. El C.7, primera aeronave de ala giratoria con rotor doblemente articulado, tiene un lugar claro en la historia de la aeronáutica, como ya lo tenían el C.4 y el C.6. Hasta este momento, todos los Autogiros que habían marcado un paso importante adelante habían sido hechos en España.

Una vez resuelto el problema aquí, los Autogiros británicos pudieron volar con palas doblemente articuladas. El C.6d fue el primero, en junio o julio, pilotado por Bert Hinkler, de Avro. La Cierva efectuó su primer vuelo, como piloto de Autogiro, el 2 de agosto. Sucesivamente volaron el C.8, el C.8V y el C.9. Aquel verano fue de gran intensidad autogiratoria en el aeródromo de Hamble. La labor de la Cierva como piloto de ensayos resultó brillantísima. Nadie,como él, conocía su invento y presentía sus reacciones. Cuando la Cierva vino a España en octubre, en busca de unas vacaciones tardías, ya habían volado los cuatro tipos indicados, y además había ensayado el C.6d con rotores de tres y dos palas.

Todas las mejoras realizadas con el C.6d y el C.8V en 1927 se introdujeron en el C.8 Mk.II, que voló en mayo de 1928. Con este aparato, la Cierva cruzó el canal de la Mancha el 18 de septiembre, llevando de pasajero a su amigo el periodista aeronáutico francés Henri Bouché, director de L Aéronautique. Luego, la Cierva y su nuevo piloto, Arthur Rawson, pasearon el C.8 Mk.II por Bélgica, Alemania y Holanda. El aparato está hoy en el Musée de l Air de París. Antes de terminar el año, se construyeron también el C.8 Mk.III para Italia, el pequeño C.17 y el C.8 Mk.IV para Harold Pitcairn, que había seguido de cerca los progresos del Autogiro. El C.8 Mk.IV o C.8W (motor Wright Whirlwind) fue enviado a América en barco y volado en Filadelfia por Rawson el 19 de diciembre. Fue el primer vuelo con ala giratoria en el Nuevo Continente.

LOS PRIMEROS INTENTOS DE FABRICACION EN SERIE. EL AUTOGIRO EN AMERICA

PARA QUE UN AUTOGIRO PUDIERA atraer a los usuarios era necesario que el rotor pudiera lanzarse en punto fijo para alcanzar un régimen inicial que acortase la laboriosa rodadura que era necesaria incluso en los últimos C.8. El primitivo sistema de cable a tracción humana del C.6bis se había abandonado. Un dispositivo mecánico de transmisión del motor, con embrague, era lógico y natural, pero su realización práctica se demoraría por problemas de peso, sobre todo. La Cierva concibió el método de deflectar hacia arriba el aire de la hélice mediante una superficie de cola inclinable. Este sistema fue realizado por primera vez también en España, pues la Cierva seguía trabajando en los dos países que ponían dinero en sus desarrollos. El nuevo Autogiro C.12, último financiado por España y hecho por Loring, voló en mayo de 1929 y recibió en junio una cola deflectora biplana (cola de escorpión), más eficaz. Los ensayos los hizo el propio la Cierva, que instruyó verbalmente al nuevo piloto de Loring, capitán Rambaud, de legendaria competencia. Tras la vuelta de la Cierva a Inglaterra, Rambaud voló el C.12 sin escalas de Madrid a Lisboa el 11 de julio.

Harold Pitacaim había hecho muchos vuelos de demostración en Estados Unidos con su Autogiro C.8 Mk.IV y había fundado en febrero la Pitcairn-Cierva Autogiro Company of América, Inc. como licenciataria del Autogiro en su país. En junio escribió a la Cierva comunicándole que había vendido su línea aérea postal para dedicarse más al Autogiro. Conservaba, no obstante, su fábrica de aeroplanos, la Pitcairn Aircraft, que haría los primeros Autogiros americanos. Además, encargó el proyecto de otro Autogiro más ligero al ingeniero alavés Alfaro, que trabajaba por su cuenta en Cleveland.

El primer Autogiro diseñado para su producción en serie fue el C.19, biplaza ligero

construído por Avro en Hamble bajo la dirección de la Cierva. Tenía una cola deflectora que era una versión reducida de la del C.12. El primer C.19 voló en julio y la Cierva salió para América en barco el 13 de agosto llevando en la bodega un C.19 Mk.II que había ensayado por primera vez aquella misma mañana. Esta primera visita de la Cierva a los Estados Unidos, como huésped privilegiado de Pitcairn, fue fundamental para el desarrollo de los Autogiros americanos. El inventor presentó el C.19 Mk.II. en las carreras aéreas de Cleveland y escribió el manual Engineering Theory of the Autogiro para uso de los licenciatarios. No tuvo éxito el intento de puesta a punto del primer Autogiro todo metálico de cabina, el C.18 hecho en Francia por Lepere y llevado también a Filadelfia. Personalmente, el inventor probó en vuelo los primeros Autogiros hechos por la Pitcairn Aircraft, los PCA-1, PCA-1A y PCA-1B. En este viaje, que duró más de dos meses, la Cierva se ganó la estima y el respeto de los ingenieros americanos que colaboraron con él.

Siguieron unas largas vacaciones navideñas en España (las "vacaciones" de la Cierva consistían en no parar de trabajar en sus desarrollos teóricos), durante las cuales nació la segunda hija de Juan y Maria Luisa, Ana María. A principios de febrero, el inventor volvió a Inglaterra, donde pronunció (esta vez personalmente) su segunda conferencia en la Royal Aeronautical Society. A pesar de los indudables avances logrados, los méritos y posibilidades del Autogiro eran muy discutidos.

Como el C.19 Mk.II no era satisfactorio, la serie sería de Mk.III, con diversas mejoras. Antes, se terminó el tipo intermedio C.19 Mk.IIA, que la Cierva trajo a España en el verano de 1930 y que el que esto escribe vio en Albacete, junto a su creador. A pesar de los incidentes tan frecuentes en los viajes aéreos de aquellos tiempos, la Cierva salía bien de todo y nunca rompía los aparatos. En Santander voló ante el Rey, siguió a Madrid, Albacete, Murcia, Los Alcázares y San Javier. La serie C.19 Mk.III no fue muy satisfactoria, porque el aparato salía muy caro y el lanzador de cola de escorpión no era la solución ideal, de manera que se vendieron poquísimos.

Todavía el sufrido C.19 sirvió para dar un paso más, y no pequeño ciertamente, en el desarrollo de las aeronaves de ala giratoria. Bajo la denominación C.19 Mark V, el Autogiro de la foto, despojado de sus alas fijas y de su timón de altura, fue el primero de mando directo, realizado por inclinación de la cabeza del rotor.

Mientras tanto, en América, Pitcairn había derivado del PCA-1B el nuevo modelo PCA-2, que disponía de un lanzador mecánico práctico. También el Pitcairn-Alfaro PCA-2-30 tenía un lanzador mecánico, más pequeño, diseñado por el propio Alfaro. Aparecidos casi al mismo tiempo, en julio-agosto, las discusiones de prioridad no están zanjadas. Según Pitcairn, ambos dispositivos eran buenos, y eso es lo que importa. Pitcairn presentó en las carreras de Chicago el PCA 1B, el PCA-2 y un C.19 Mk.III recibido de Europa. Con la gran ventaja del lanzador mecánico, el PCA-2 de 300cv (que comenzó a fabricarse en serie en otoño) será sin duda el mejor Autogiro en el mercado en 1931. Cuando el 11 de noviembre la Cierva llegó al puerto de Nueva York en el trasatlántico Bremen para su segunda visita a América, fue recibido por cuatro Autogiros Pitcairn en formación con las palabras WELCOME CIERVA pintadas en los fuselajes. Nunca antes había visto volar cuatro de sus aparatos al mismo tiempo. Los americanos siempre han tenido su manera de hacer las cosas. Además de poner buena ingeniería en sus productos, Pitcairn desplegaba una gran actividad publicitaria, no desperdiciando ocasión de presentar sus Autogiros al público y difundiendo constantemente noticias en los diarios y revistas. Esta visita de la Cierva (más breve que la primera) sirvió al inventor para captar los méritos del lanzador mecánico, pero en su cabeza ya había otros desarrollos del Autogiro que convertirían en anticuados a los aparatos americanos.

Antes de terminar 1930, James Weir había contratado dos personas que serían importantes en la compañía, en cometidos muy diferentes, incluso después de la muerte de la Cierva: el joven piloto Reginald Brie y el matemático y aerodinámico Dr. James Bennett.

El prototipo C.30 G-ACFI, de 1933, fue una de las más importantes aeronaves de alas giratorias de la historia. En él, los méritos del mando directo brillaron de forma espectacular. Más ligero que los C.30 de serie, el G-ACFI será protagonista en 1934, tras las necesarias modificaciones, de los primeros despegues directos.

EL PRIMER ROTOR MODERNO Y EL MANDO DIRECTO

DURANTE LAS VACACIONES DE Navidad y año nuevo y durante todo el mes de marzo de 1931 (que pasó también en España), la Cierva se concentró en el problema de lograr un rotor de mejor rendimiento aerodinámico. Con éste y una reducción de la resistencia parásita del resto del aparato, el inventor se proponía conseguir Autogiros comparables en actuaciones a los aeroplanos. También trabajó en la teoría aerodinámica del Autogiro, comenzando por el descenso vertical. En Gran Bretaña, el Dr. Bennett estudiaba los avances teóricos de la Cierva y le hacía llegar sus comentarios.

El nuevo rotor sería de pequeña solidez, con tres palas en voladizo, como explica López Ruiz en su artículo. La parte "aeroplano" del nuevo Autogiro biplaza en cabina cerrada C.24 fue encomendada a la casa de Havilland. Por primera vez, un Autogiro europeo dispondría de un lanzador mecánico para el rotor. A fin de adelantar la puesta a punto del rotor, se transformó uno de los primeros C.19, al que se dotó de una cola monoplana.

El 14 de abril, pocos días después de regresar la Cierva a Inglaterra, se proclamó en España la Segunda República. Don Juan de la Cierva Peñafiel que había intentado hasta el último momento disuadir al Rey de abandonar, se exilió en Francia. María Luisa y sus cinco niños marcharon también al país vecino. El 17 de junio nació en Bayona Carlos, sexto vástago del inventor.

En julio, C. G. Grey, director de The Aeroplane, publicó en su semanario cinco páginas de editorial en que atacaba duramente al Autogiro. Grey no andaba muy bien de argumentos técnicos, pero tenía la virtud de ofrecer las páginas de su revista a los que quisieran replicarle. Así lo harían, en meses sucesivos, Weir, Moore-Brabazon, el propio la Cierva y, finalmente, Pitcairn.

Este verano ya volaba el C.19 con rotor tripala, prototipo del C.19 Mk.IV, inicialmente sin su lanzador mecánico. En septiembre, la Cierva comenzó los ensayos en vuelo del C.24. El 19 de noviembre, ambos Autogiros fueron presentados en Hanworth.

En América, el año había sido bueno para el Autogiro, a pesar de la depresión. En abril, el presidente Hoover entregaba a Pitcairn y sus colaboradores el Trofeo Collier 1930 por la introducción del Autogiro en América. Se habían iniciado las entregas del PCA-2 y habían aparecido dos tipos ligeros, el PAA-1 de Pitcairn y el K-2 de Kellett, todos ellos presentes en las carreras de Cleveland en agosto-septiembre. Un tercer licenciatario, Buhl, lanzó al aire por primera vez en Detroit su Pusher (primer Autogiro con hélice propulsora) el 15 de diciembre. Cuando la Cierva llegó a Nueva York en el Aquitania ocho días más tarde, fue recogido en el muelle por un PCA-2 pilotado por Jim Ray, que lo llevó a casa de Pitcairn en Filadelfia.

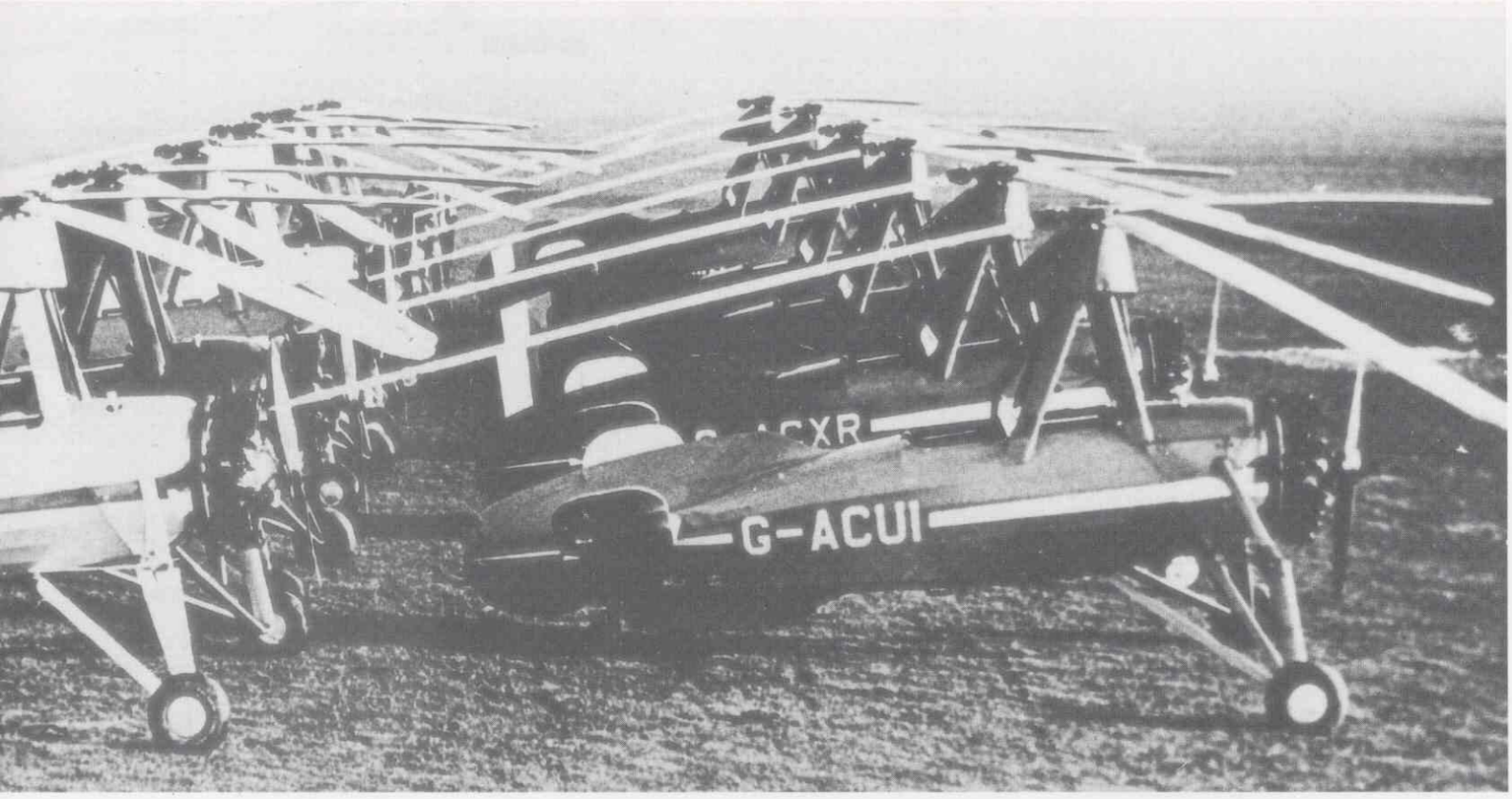
El 15 de diciembre, la Cierva había solicitado una patente británica que cubría el llamado mando directo del Autogiro, efectuado por inclinación del rotor y que permitía prescindir de los alerones y timones de aeroplano hasta entonces usados por todos los Autogiros. En este tercer viaje a América, el inventor explicó el nuevo concepto a Pitcairn y los ingenieros de la Autogiro Company of América. Probablemente les habló también de las posibilidades de despegue de salto. Además, la Cierva voló personalmente el Pitcairn PAA-1, el Buhl Pusher y el Kellett K-2. En Detroit fue invitado por Henry Ford. El 20 de enero de 1932 fue recibido por el presidente Hoover.

A su regreso a Europa, en febrero, la Cierva debió encontrar en curso de terminación su Autogiro experimental de mando directo. El C.19 Mk.V sólo conservaba de los mandos de aeroplano el timón de dirección. El de altura y los alerones habían sido suprimidos, así como las alas fijas. La cabeza del rotor podía inclinarse hacia delante y atrás (mando de altura) y a derecha e izquierda (mando lateral) mediante largas bielas conectadas a la palanca de mando. El inventor realizó los primeros ensayos en Hamble, entre el 5 y el 22 de marzo. Como siempre, fue cuidadosamente metódico y no sabemos en qué día pasó de las pruebas de rodadura al primer vuelo corto. También se procuró que el nuevo aparato pasara desapercibido, porque la aparición de un Autogiro perfeccionado perjudicaría lógicamente las ventas del C.19 Mk.IV británico, por no decir de los Autogiros americanos dotados de rotores arriostrados. La Cierva vino a España en Semana Santa, y aquí se enteró con disgusto de que el Sunday Express del día 27 había revelado los ensayos de un Autogiro sin alas, rápido "como una bala." Tanto Weir como Pitcairn hicieron grandes esfuerzos para paliar los efectos, explicando que se trataba únicamente de un aparato experimental y que no era tan rápido. La cosa no fue del todo fatal para los constructores. Tanto el C.19 Mk.IV como los nuevos Pitcairn PA-18 y Kellett K-3 se venderían al público, si bien en cantidades moderadas. La primera vez que la Cierva describió el mando directo en una conferencia fue el 12 de abril en nuestra Escuela Superior Aerotécnica. En abril o mayo, Pitcairn y su piloto Jim Ray volaron el C.19 Mk.V en Hamble.

Este mismo mes entró en la Cierva Autogiro Company Alan Marsh, el piloto que había enseñado a volar a la Cierva en 1927. Bajo la dirección de Brie, Marsh comenzó su actividad como instructor jefe de la escuela de vuelo en Autogiro que la compañía abría entonces en Hanworth, usando el C.19 Mk.IV. En mayo-junio, la Cierva realizó un nuevo periplo europeo, esta vez con el C.24 de cabina, visitando Holanda, Alemania (donde Rawson y él volaron el único C.19 Mk.IV hecho por Focke-Wulf) y Francia.

El 23 de septiembre nació en Santander el séptimo y último hijo del matrimonio Cierva. El pequeño Fernando, que padeció septicemia desde su venida al mundo, no llegaría a cumplir los cinco meses.

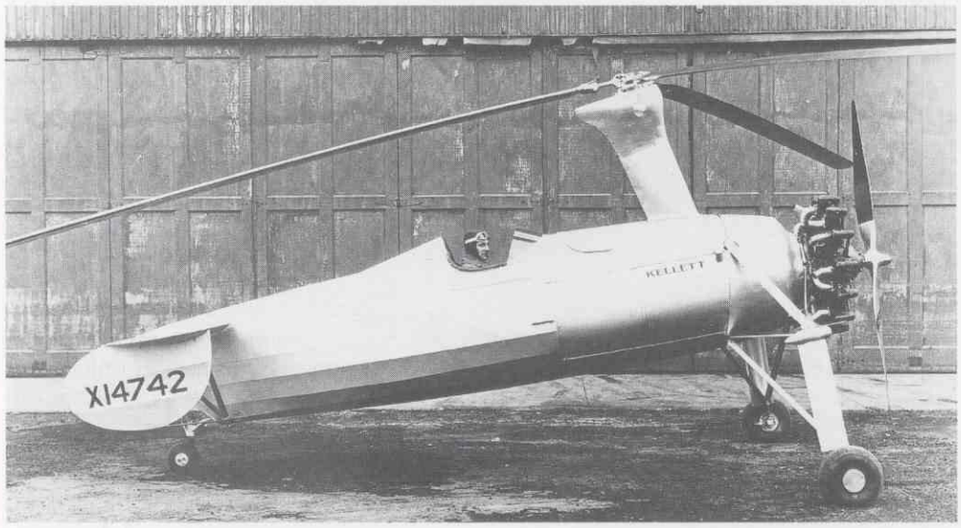
El C.30 fue fabricado en cantidad por Avro en Inglaterra y Lioré-et-Olivier en Francia. En España, un C.30 de la Marina efectuó útiles servicios durante la Revolución de Asturias, y durante la Segunda Guerra Mundial la RAF usó una unidad de C.30 para calibrar el radar. La foto muestra un C.30 de nuestra Aviación Militar.



Algunos de los primeros C.30 de serie, dispuestos para su entrega a diversos usuarios, en 1934.

En mayo de 1932, la oficina de proyectos de la Cierva en Hamble se trasladó a la sede de la compañía en Londres (Bush House). El "chief designer" era ahora G. B. Ellis y el Dr. Bennett, que todavía vivía en Glasgow, siguió de jefe de aerodinámica. En octubre, se incorporó a la oficina de proyectos el joven ingeniero alemán (nacido en Madrid) Otto Reder. Tras el abandono del aeródromo de Hamble por el de Hanworth, el C.19 Mk.V de mando directo continuó sus ensayos. Su primera demostración pública fue el 14 de noviembre. El 26 de este mes, la Cierva solicitó una patente británica que cubría el uso de paso cíclico y colectivo, aplicable a helicópteros tanto como a Autogiros. Este sistema podría sustituir a la inclinación de la cabeza del rotor en el mando directo.

Por aquellos días, el primer Autogiro de mando directo que se esperaba producir en serie se terminó en Francia. Se trataba del biplaza de cabina lado a lado C.L.10, proyectado por Georges Lepere y construído en cantidad de dos prototipos por la casa Lioré et-Olivier, poseedora de las licencias Cierva en Francia. El primer vuelo lo hizo Juan de la Cierva el 24 de noviembre en Villacoublay. Desgraciadamente, el 19 de diciembre se estrelló este mismo prototipo, matándose el piloto Pierre Martin. Fue el primer accidente mortal de un Autogiro. Parece que la causa fue el haber despegado con el mando de altura blocado.



El elegante prototipo Kellett KD-1, que voló por primera vez en diciembre de 1934. El KD-1 fue el primer Autogiro de mando directo americano que se fabricó en serie, sobre todo en su versión militar YG-1. Versiones de este aparato fueron fabricadas en cantidad en Japón como Kayaba Ka-1 y Ka-2 para el Ejército, si bien se sabe poco de su empleo durante la Segunda Guerra Mundial.

EL HISTORICO C.30 Y EL DESPEGUE DIRECTO

PARA LLEGAR A UN AUTOGIRO práctico de mando directo, la Cierva desarrolló un nuevo prototipo denominado C.30, que voló por primera vez en marzo o abril de 1933. En este aparato, matriculado G-ACFI, logró el inventor unas cualidades de vuelo realmente revolucionarias. Entre otras novedades, el C.30 tenía una curiosa palanca de mando, idea de Otto Reder, que reducía al mínimo el número de piezas articuladas y la longitud de la transmisión desde la mano del piloto a la cabeza inclinable del rotor.

Tan rápida fue la puesta a punto, que el 27 de abril el inventor hizo en Hanworth una exhibición pública que ha merecido pasar a la historia de la aeronáutica. Fue un gran espectáculo. El C.30 tenía el mismo motor Genet Major I de cinco cilindros y 100 cv que usaban los C.19. La Cierva lo hacía despegar levantando primero las ruedas principales tras cortísima carrera. En la toma, sin rodar ni un palmo, el Autogiro apoyaba primero la rueda de cola. El mando directo permitía un control muy preciso a todas las velocidades. Entre otras pruebas, estuvo una "carrera" del Autogiro, en vuelo lentísimo, contra Reder, que fue más rápido corriendo por el campo. También se realizó una demostración de pasar un paquete atado a una cuerda del aparato a un hombre en tierra y viceversa. Brie, que ahora era el corredor, no tuvo que esforzarse excesivamente para mantener la marcha del Autogiro.

En mayo, la Cierva llegó a América por cuarta y última vez. Pitcairn tenía desde primeros de año un pequeño prototipo de mando directo, el PA-22, que no había hecho más que ensayos de rodadura y un intento fallido de despegue. El inventor reali-

zó el primer vuelo de este aparato ya hacia julio. Durante su estancia, que duró aproximadamente dos meses, el inventor acordó con Pitcairn que éste continuaría el desarrollo del mando directo con cabeza inclinable, mientras que la compañía inglesa seguiría el camino del paso cíclico y colectivo, que ya dijimos había sido objeto de una solicitud de patente en el mes de noviembre anterior. Este plan no sería seguido, continuando ambas partes con el mando por inclinación de la cabeza. También en esta visita debió hablarse mucho del despegue por salto, idea que la Cierva tenía desde hacía muchos años y que ahora creía poder atacar con probabilidades de éxito.

El 5 de agosto, a poco de volver a Inglaterra, la Cierva solicitó una patente que cubría el despegue directo, por salto, a base de lanzar el rotor en punto fijo con las palas en paso nulo y cambiar automáticamente a paso de vuelo al desembragar el lanzador. Se suponía que el Autogiro, actuando como un helicóptero de inercia, saltaría verticalmente unos metros, debiendo continuar luego en vuelo autorrotativo normal. Este mismo mes, el prototipo C.30 G-ACFI fue usado para ensayar la idea, pero los saltos fueron de poca altura y el rotor vibraba mucho. En ningún caso se logró continuar el vuelo tras el salto. Pitcairn y varios de sus colaboradores presenciaron algunos de estos experimentos.

En octubre se terminó el primer C.30P de preserie. Era mayor que el prototipo y usaba un motor más potente, el Genet Major IA de siete cilindros y 140 cv. El 8 de noviembre, la Cierva lo presentó a los técnicos y la prensa. La demostración fue, como de costumbre, impresionante. Antes de lograr el despegue directo se debería explotar comercialmente el mando directo. Además del C.30, en Hanworth volaba desde primavera el pequeño monoplaza C.28, también llamado W.1, construído en Escocia por Weir. Esta "motocicleta volante" de 40 cv había sido pensada para el vuelo deportivo. Lepere no había abandonado el C.L.10, que había de reaparecer modificado.

Poco antes de las elecciones de noviembre en España, don Juan de la Cierva Peñafiel regresó de Francia.

En febrero de 1934, el Air MInistry pidió 10 C.30 de la serie a fabricar por A. V. Roe en Manchester. El 10 de este mes, la Cierva emprendió su segundo viaje a España en Autogiro, usando el cuarto C.30P. Estuvo en Madrid, Zaragoza, Córdoba, Sevilla, Granada, San Javier, Los Alcázares y Albacete, volviendo a Madrid el 2 de marzo. En casi todas las etapas voló con él de pasajera María Luisa. El día 7, la Cierva voló a Valencia y realizó un aterrizaje y un despegue en la cubierta de popa del buque nodriza de hidros Dédalo, anclado en el puerto, demostración que recibió amplia publicidad en España y en el extranjero. Al día siguiente, el inventor emprendió el regreso a Inglaterra, haciendo escalas en Castellón, Barcelona, Gerona y varios puntos de Francia.

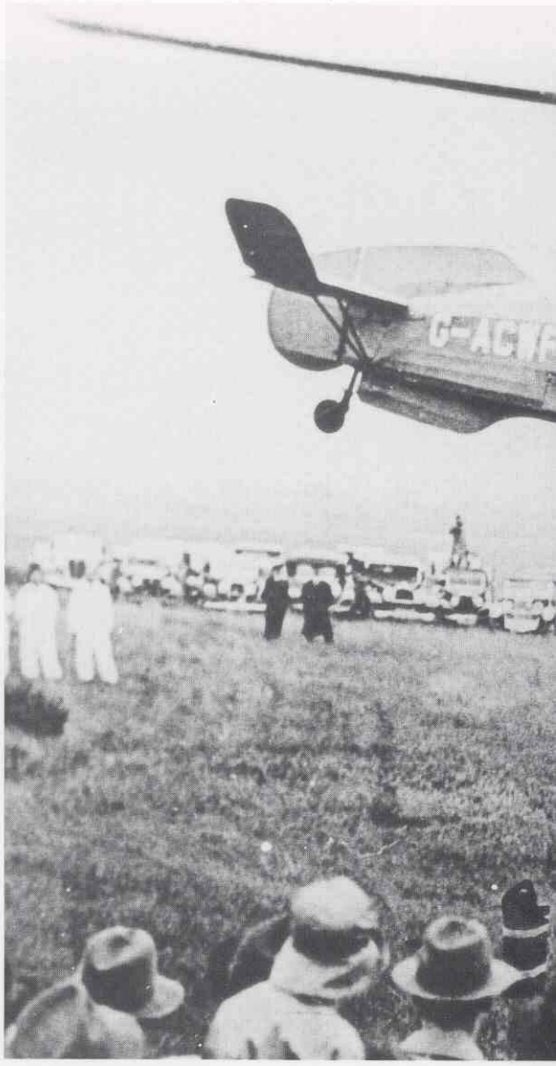
Los últimos días de marzo, la Cierva estaba de nuevo enfrascado en sus ensayos en Hanworth. Aquella primavera, demás de los C.30P de la compañía, voló el C.L.10 n° 01 traído de Francia, el "viejo" C.24 y el pequeño C.28 (W.1). En junio, probó el primer C.30A de serie (destinado a la RAF). Avro haría 78 de ellos, de los cuales España adquiriría dos para la Marina y dos para Aviación Militar. El Weir W.2, desarrollo del W.1, comenzó por entonces sus ensayos, que no tendrían el éxito deseado

En otoño, el inagotable C.30 G-ACFI había sido muy modificado para reemprender los ensayos de despegue directo iniciados el año anterior. El sistema utilizado era el de las "campanas fi", consistente en que las articulaciones de arrastre, en lugar de estar a 90° de la horizontal, estaban a sólo 25° (hacia fuera). Al accionar el lanzador, las palas adoptaban un paso nulo, y al desembragarlo, se iban al tope delantero, tomando el paso de vuelo. La Cierva y Marsh realizaron las pruebas. Tras varias tentativas en que el Autogiro volvía a caer, en alguna ocasión con roturas, Marsh, que pesaba menos que el inventor, consiguió el 21 de octubre el primer despegue por salto seguido de vuelo. En noviembre, la Cierva lo logró también. Con razón escribiría Otto Reder al autor de este artículo que "si hubiera medallas de mérito para prototipos de prueba, el C.30 G-ACFI la hubiese merecido." No obstante, el comportamiento dinámico del rotor de salto con "campanas fi" estaba lejos de ser suave y adecuado. Quedaba mucho por hacer.

En América, este año, Pitcairn mejoró mucho el PA-22, que siempre sería un aparato experimental, y Kellett puso en vuelo en noviembre un Autogiro de mando directo destinado a la producción en serie, el KD-1, de tamaño mayor que el C.30.

LOS ULTIMOS DOS AÑOS

EL AÑO 1935 COMENZO CON MAL pie para la Cierva, pues en enero se produjo el segundo accidente mortal de un Autogiro. Un C.30A de la RAF se estrelló al no conseguir salir de un picado. La causa parece que fue de carácter aeroelástico, acarreando cambios y limitaciones no muy graves. Este año terminó la producción del C.30 en Gran Bretaña y comenzó bajo licencia en Francia y Alemania. En el primero de estos países, el C.30 serviría en l´Armée de l´Air y en la Marina. En Alemania se optaría por el aeroplano que ahora llamamos STOL, fabricándose en gran cantidad el Fieseler Fi 156 Storch (Cigüeña). En Italia, la Marina pareció interesarse otra vez por el Autogiro tras unos ensayos realizados por Brie con un C.30 sobre el crucero Fiume al ancla y a diversas velocidades de navegación.



Durante 1935 y la primera parte del año siguiente, la Cierva trató de resolver los problemas del despegue directo mediante ideas ingeniosísimas, pero que no llegaron a cuajar del todo antes de su muerte en diciembre de 1936. El rotor "autodinámico", demostrado públicamente cinco días después de comenzar la guerra de España, permitía espectaculares despegues por salto, como el que se ve en la foto. El Autogiro es el C.30 Mark III, pilotado por Alan Marsh.

En febrero hizo su primer vuelo el biplaza C.L.20, un desarrollo del Lepere C.L.10 construído por Westland. Nunca se haría en serie, como tampoco el pequeño W.2. En febrero, James Weir decidió terminar el desarrollo de Autogiros, propósito que no cumpliría. Aún no había volado ningún helicóptero satisfactoriamente, pero la hora se aproximaba. La Cierva cifraba sus esperanzas en el despegue directo, capacidad que pensaba incorporar en los futuros Autogiros de serie, civiles y militares, pero todavía había un gran trecho por recorrer. El 5 de marzo, la Cierva Autogiro Company ofreció a un reducido grupo una demostración de despegue por salto con el sufrido C.30 G-ACFI, pilotado por Marsh, y el 15 del mismo mes, el inventor pronunció su tercera conferencia en la Royal Aeronautical Society. En ella anunció públicamente el logro del despegue directo, proyectó una impresionante película de las pruebas y anunció un nuevo Autogiro experimental al que se aplicarían los resultados ya obtenidos.

La Cierva dedicó el resto del año al desarrollo de una cabeza de rotor que permitiera el despegue directo con el automatismo que él siempre consideró de primera importancia y con eliminación de los fenómenos vibratorios indeseables. Con la supresión de los amortiguadores de fricción para facilitar el cambio de paso automático, resultó imposible eliminar la resonancia en tierra con un

rotor tripala. Se comenzó a experimentar con una monstruosa cabeza bipala de tres articulaciones, llamada a veces la outstanding contraption. Fue un período de actividad frenética, sin respeto a horario alguno, de la Cierva, Bennett, Reder y los demás. Esta cabeza se ensayó en el C.30 Mk.II G-ACWF, llegándose al resultado de eliminar una de las tres articulaciones y pasándose al diseño de la "cabeza autodinámica."

Mientras tanto, varios inventores, en América y Gran Bretaña, habían construído "giroplanos" basados en el principio de autorrotación de la Cierva y el helicóptero francés Breguet-Dorand 314 había comenzado sus vuelos en junio. El más interesante de los "giroplanos" era el Hafner A.R. III, que usaba patentes Cierva y un precursor sistema de mandos a base de paso cíclico y colectivo, sistema que la Cierva había patentado, como sabemos, en noviembre de 1932.

En América, la depresión y los nuevos avances en la tecnología del Autogiro limitaron la actividad de Pitcairn y Kellett durante 1935 a desarrollar algunos aparatos militares de mando directo y, por parte de Pitcairn, a realizar experimentos de despegue por salto con el PA-22 modificado a tal fin. En noviembre, el pequeño PA-22 logró algunos saltos de pequeña altura, algunas veces seguidos de vuelo.

A principios de 1936, la Cierva contaba ya con su rotor bipala "autodinámico" montado en el G-ACWF, que ahora se llamaba C.30 Mk.III. De marzo a junio, la Cierva realizó su último trabajo teórico importante, la "Theory of Sfresses on Autogiro Rotor Blades", compendio de criterios de cálculo estructural de las palas para uso de las oficinas de proyectos de Autogiros. Trabajaba de noche en su apartamento londinense de Half Moon Street y Reder aportaba su valiosa cooperación en forma de cálculos y trazados de curvas armónicas de toda clase de vibraciones de las palas. La Cierva dormía poco (no necesitaba más que breves horas) y escuchaba música clásica mientras llenaba hoja tras hoja de ecuaciones. A veces, contemplaba un primitivo televisor experimental que le había regalado su amigo Guglielmo Marconi, en el que podía ver unos programas "algo primitivos y de poca luz", según contó el Sr. Reder al que esto escribe.

Este año, en marzo, Pitcairn produjo el AC 35, un Autogiro biplaza capaz de rodar por carretera. En los meses de primavera verano, Pitcairn envió a Londres a su piloto Ray para evaluar el C.30 Mk.III. Más tarde el mismo Pitcairn y Agnew Larsen se desplazaron a Inglaterra, pero la Cierva no estaba y los socios británicos del inventor no fueron muy propicios para intercambiar información. Juan de la Cierva estaba entonces preocupadísimo con los acontecimientos políticos en España, particularmente tras el triunfo del Frente Popular en febrero. En su compañía británica cundió lógicamente la preocupación por el alejamiento del inventor respecto de los problemas técnicos en un momento en que el futuro del Autogiro, amenazado por el advenimiento del helicóptero, estaba siendo puesto en tela de juicio. El 24 de junio, la Cierva dio un vuelo en un C.30, en Hanworth, al exiliado Rey Alfonso. Dos días después, voló por primera vez en Alemania el helicóptero Focke-Achgelis Fa 61, creación del Profesor Henrich Focke, que había hecho en años anteriores Autogiros con licencia Cierva. El Fa 61, cuyo desarrollo llevaría todavía un año, había de ser considerado por muchos como el primer helicóptero práctico, más maduro que el Breguet Dorand 314. En 1964, Focke, hablando ante la Royal Aeronautical Society de Londres, diría lo siguiente: "Yo emprendería la tarea de hacer el primer helicóptero práctico porque la Cierva no lo hizo él mismo. Con su genio y sus conocimientos, probablemente hubiera podido hacerlo mucho mejor y mucho más rápidamente."

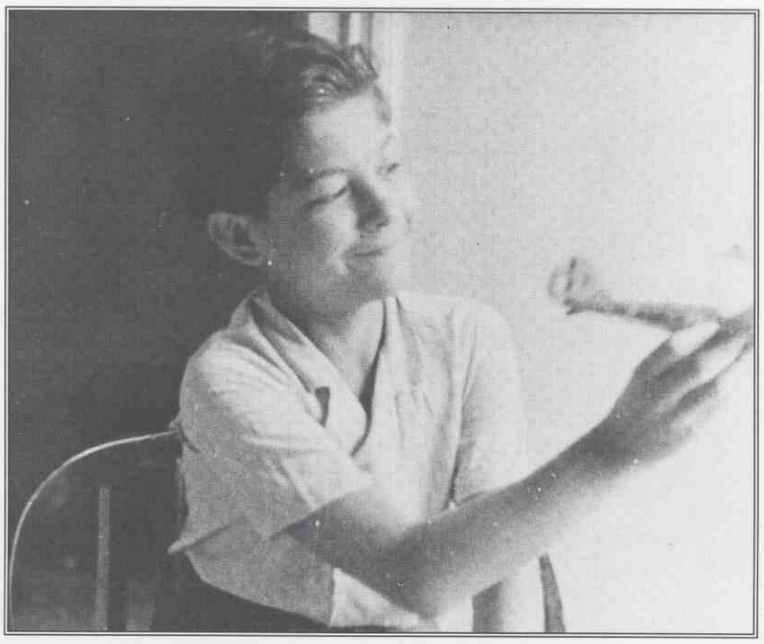
El 23 de julio, recién iniciada la Guerra Civil en España, la Cierva Autogiro Co. y la empresa escocesa de los Weir ofrecieron una espectacular demostración de despegue directo con sus Autogiros C.30 Mk.III y W.3, dotados de rotores bipalas "autodinámicos." El escenario fue Hounslow Heath, un brezal escogido por su carencia de condiciones como aeródromo, y Marsh voló ambos aparatos. La exhibición del C.30 Mk.III fue especialmente brillante. No sólo los despegues por salto resultaron impresionantes. El nuevo rotor estaba dotado de un freno que, al ser aplicado tras el aterrizaje, hacía que las palas pasaran automáticamente a paso nulo por efecto de uno de los mágicos ángulos introducidos por la Cierva en sus articulaciones. A partir de aquel día, el inventor se dejó ver muy poco por su compañía.

Don Juan de la Cierva Peñafiel se refugió en la Legación de Noruega, en la que moriría en enero de 1938, sobreviviendo a sus dos hijos. Doña Maria Codorníu pudo escapar en avión con su nieta Pilar, pero el padre de ésta, Ricardo, fue detenido cuando iba a subir a bordo. Seria fusilado en noviembre en Paracuellos. Maria Luisa y sus hijos pasaron en un buque de guerra británico de Santander a Francia. Fue probablemente en uno de los fugaces momentos en que Juan y Maria Luisa se vieron en aquellos trágicos días cuando el inventor confió a su mujer, sin duda con tristeza, que probablemente haría un helicóptero. El 3 de diciembre, la Cierva trasladó a los suyos de Biarritz a San Sebastián y al día siguiente salió para Londres. El 9 por la mañana se trasladó al aeropuerto de Croydon, el mismo desde el que ocho años antes había despegado para la primera travesía del Canal de la Mancha en una aeronave de alas giratorias. La niebla era espesa al amanecer. La Cierva embarcó en el Douglas DC-2 de la KLM que debía llevarlo a Amsterdam para iniciar una de sus gestiones en favor del bando nacional. A poco de despegar, el aparato se estrelló contra el tejado de una casa de Puriey y se incendió. Juan de la Cierva, como la mayoría de los ocupantes del avión, fue encontrado ya muerto por los equipos de rescate. ■

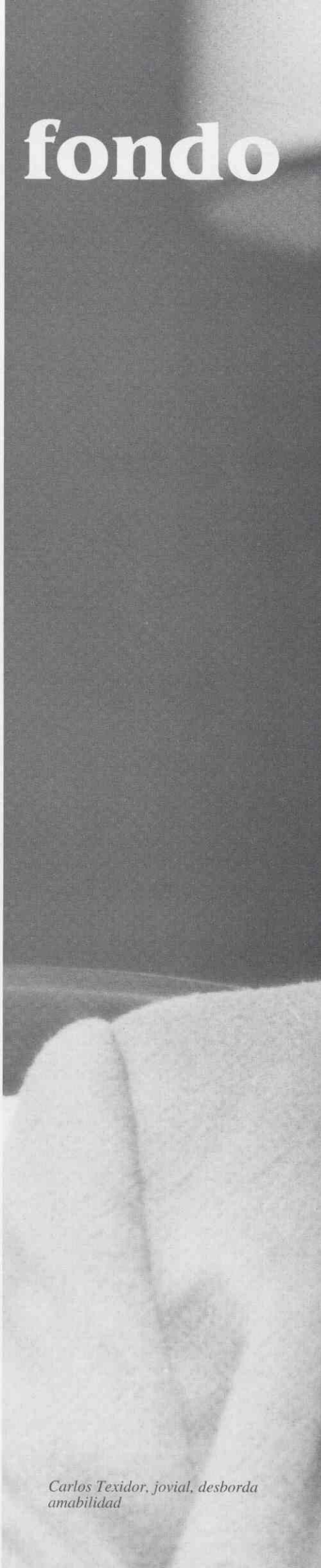
Carlos Texidor, a fondo

CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO

Había oido hablar de Carlos Texidor hace ya bastantes años. Recuerdo que, al término de una conferencia organizada por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Indalecio Rego lo definió a un grupo de amigos como un "aviador de libro", como ese prototipo de piloto ideal que "actúa como hombre de pensamiento y piensa como hombre de acción", que tanto gustaba de mencionar Rego en sus charlas. Luego, con el tiempo, el nombre de Carlos Texidor se me fue haciendo más y más cotidiano, casi familiar, a poco que se hablara en profundidad de cualquier tema relacionado con la Aviación, ya fueran las Escuadrillas Expedicionarias a Rusia, la Seguridad en vuelo, la compañía Aviaco, el Estatuto Jurídico del Comandante de Aeronave, el Mitchell de Matacán o el Boeing 747; y, lo menos que puedo decir es que la curiosidad admirativa hacia su figura iba creciendo en mí cada vez más: ¿cómo era posible que un hombre hubiera podido hacer tantas cosas en su vida?. Hoy, por fin, tendré una larga charla con él, pero cuando su hijo Alfonso me acompaña por el jardincito de su chalet de Villalba, mi primera impresión es que no lo voy a tener facil. La vida de Texidor rebasa los límites de una simple entrevista; su experiencia vital con los aviones podría llenar, a la vez, un grueso libro sobre Técnica Aeronáutica y una novela de acción con personajes y hechos reales. ¿Con cuál de sus facetas me quedo? ¿Sobre cuál vuelco el peso de la entrevista? ¿Lograré describir el bosque a través de los árboles? ¿Lograré retratar a este colosal hombre del aire por encima de tantas y tan apasionantes aventuras como le tocó vivir?.



Carlos Texidor a los 9 años de edad, jugando con el aeromodelo que le regaló su tío "Cucufate".



Carlos Texidor, jovial, desborda amabilidad

LEJOS DEL RUIDO DE MADRID, EL frío de las primeras nieves de la Sierra se derrama apaciblemente sobre los tejados grises de Villalba. En la calle Cazorla los chalets son pequeños y recuerdan, no se bién por qué, esa curiosa denominación de "hotelito" tan en boga en el decir de los años treinta, cuando algunos de éstos eran construidos. El aire es purísimo, y las chimeneas despiden ya un débil y tímido humo. Nuestro entrevistado nos está preparando el desayuno. Su mujer acaba de irse a hacer compras a Madrid, y el trata de defenderse en la cocina lo mejor que puede. Lo encuentro jovial y fuerte, desbordando amabilidad. Sólo después de varias horas descubriré que en su corazón hay cuatro *bypass* y la herida sin cicatrizar de la pérdida de uno de sus hijos.

—¿Una mantecada, tocayo?. Son de Astorga, me las acaban de traer y están....

—¿Vienen marcadas las calorías?

—Venga, venga, déjate ahora de esas cosas; además con este frío... hay que alimentarse. Como verás aquí hace mucho más frío que en Madrid. ¿ Tú vienes ahora de Madrid, no?

—Claro, de la Revista; acabo de ver las pruebas de imprenta del número doce de Aeroplano; y ya ves que estamos de lleno con el trece....

-Ahora precisamente , me estaba acordando... del primer libro de aviones que leí en mi vida: se llamaba "Aeronáutica" y lo había escrito mi tío Cipriano Rodríguez, "Cucufate", para la Editorial Espasa-Calpe. Me lo tragué entero; lo leí y lo releí...¡vamos, me lo "empollé"¡ y fíjate que te estoy hablando del año treinta cuatro.. o treinta cinco, cuando yo tenía doce o trece años.

—Eres entonces sobrino de "Cucufate".

—Sí; le quería y admiraba muchísimo. Y además teníamos mucha relación. Nosotros vivíamos en Santander y él venía a pasar unos días con nosotros todos los veranos. Recordaré siempre un aeromodelo con motor de gomas que me trajo de Inglaterra. Esto fue en 1931. Cucufate había ido allí a buscar un autogiro Cierva C-30 y me compró este Hawker que ves aquí, en la foto.

—O sea, que tu vocación aeronáutica te viene de familia; "de casta", vamos . . .

—Pues sí, porque además Gomá también era pariente mío; su mujer y la de Cucufate eran hermanas. Así que, con esta influencia familiar, era natural que se despertase en mí una gran afición aeronáutica.

De izq. a dcha., el teniente Pérez Muñoz y los alféreces Texidor y Aldecoa, en el aeródromo de Seschtschinskaja, invierno 1942-43.

—¿Llegaste a volar con alguno de ellos?

—Llegue a volar con Gomá, en servicios de guerra, como también con González Gallarza y con el Infante; volé en Junkers Ju-52 y en Savoia SM -79. Cucufate nos dio el bautismo de aire a mi casi primo Alfonso Díaz-Ajero y a mí, en León, en el año 1937, poco después de haber conseguido llegar a la zona nacional con mi tía Carmen, mujer de Cucufate, y el hijo de ambos, mi primo Javier. La iniciación de la guerra nos había sorprendido en Plencia, y aunque mi tío consiguió pasar en los primeros días a la zona nacional, a nosotros nos costó algo más y tuvimos que hacerlo yéndonos primero a Francia. Desgraciadamente, nunca volví a volar con él; como sabes, murió en Gandesa, en la sierra de las Vall, el 2 de octubre del 38, cuando mandaba un grupo de Romeo 37 de la Cadena. Por cierto, el observador que iba con él logró saltar en paracaídas y salvarse; fue compañero mío en Jerez, pero luego tuvo mala suerte: se mató en Reus haciendo el curso de Caza.

—Volaste en misiones de guerra... pero entonces aún no serías piloto...

—No, que vá; yo empecé la guerra en octubre de 1937, en la Octava Bandera de Castilla, de la Falange. Me alisté tras escaparme del colegio donde estaba interno. Como era menor de edad, Cucufate me reclamó y me mandó a Zaragoza y allí, en la Primera Brigada del Aire se me preparó para superar los "Examenes para Combatiente" que hacían en el Instituto. Recuerdo que me explicó matemáticas un hermano del Almirante Vierna, mientras que el latín me lo dió el Capellán, el padre Félix Martín Alonso.

—Entonces, ¿Cuándo empiezas el curso de piloto?

—Empiezo en noviembre del 38 en Tablada. Era el 14º curso, el último de la guerra. Nos llamaron con mucha prisa, y quizá el desenlace de la Batalla del Ebro hizo al Mando desistir de enviarnos a Alemania o Italia; pero, eso sí, no llegué a pilotar un avión hasta septiembre del 39, en Badajóz; una Bücker, naturalmente.

—¿Y luego?

—Luego el curso de Transformación en Jerez, y el de Caza en Reus. De ahí pasé a volar el Fiat Cr 32 en el 21 Regimiento de Getafe, que era el heredero de la Escuadra de Morato. Mis destinos posteriores, siempre volando el Fíat, fueron Gando, que tuvimos por cierto que acondicionar para estos cazas, Getafe de nuevo, luego Baleares, y ya . . . Rusia.

—Sentiste pronto el impulso de irte allí y participar en combates....

—Sí, sí, desde el primer momento quise ir a Rusia. Mi padre llegó a entenderlo, pero a mi madre preferí no decirle nada entonces. Cuando la fecha clave se fue acercando le conté que me marchaba a Alemania "a hacer un curso".

—Te vas entonces con la tercera de las Escuadrillas Azules.

—Así es. La Tercera Escuadrilla Expedicionaria se constituyó en Morón en el verano del cuarenta y dos. Tuvimos un entrenamiento intensivo, dirigido por Salvador, que era inspector de la Segunda Escuadrilla y director de la Escuela de Caza, tras el cual partimos para Francia. A nuestro paso por Madrid fuimos recibidos en el palacio de Buena Vista, donde estaba entonces el Ministerio del Aire, por su titular el general D. Juan Vigón. En su alocución de despedida nos dijo que "como todo el mundo sabía" la guerra esta ya decidida a favor de los alemanes, que se encontraba en fase de operaciones de limpieza y que, bueno, a falta de ocasiones de emplearse en combate, y ya que íbamos a llegar tarde, "al menos podríamos demostrar nuestro buen espíritu y disciplina".

—Me imagino que os aguardarían sorpresas de distinto signo.

—!Naturalmente! Y la primera nada más llegar a Francia, al aeródromo de Saint Jean

d'Angeli, centro de instrucción de la Escuadra Moelders, donde nos íbamos a entrenar en el Me.109 F4. Allí comprobamos que los alemanes estaban con escasez de material; tenían excedente de pilotos . . . pero les faltaban aviones. Nos lo decían los propios pilotos de la Luftwaffe, que incluso se quejaban de la rapidez con que nosotros nos íbamos a incorporar a unidades de combate, cuando para ellos tal incorporación se demoraba muchísimo por falta de material.

—¿Y al llegar a Rusia?

—Nuestra escuadrilla relevó a la 2ª, encuadrada en la Escuadra Moelders, en Orel. LLevaríamos allí unos quince días cuando vino a inspeccionarnos el general jefe de la Luftwaffe en el frente del Este, Ritter Von Greim, con nuestro jefe el teniente coronel Nordman, y el cuadro que nos pintó no se parecía en nada a lo que nos habían dicho en el Palacio de Buena Vista. Von Greim nos advirtió que nos esperaba un duro invierno, nos dijo que en la zona de defensa asignada en exclusiva a nuestra Escuadrilla, que se extendía a lo largo de unos cuatrocientos kilómetros de frente, la Luftwaffe tenía muy poca fuerza y por ello había que sacar de ella el máximo partido. En resumen: que contábamos con veintidós Me.109 F4-y no todos disponibles a un tiempo-para enfrentarnos a dos mil aviones enemigos.

—Todo un panorama, y, por cierto, ¿como era vuestro entrenamiento?

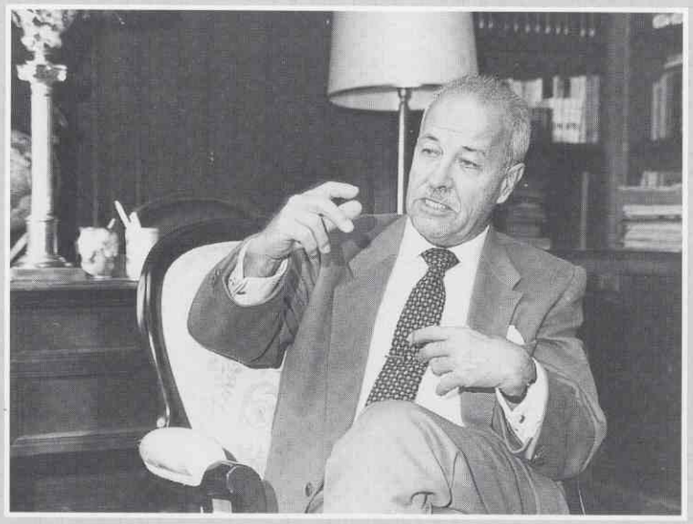
—En mi caso, llegué a Rusia con casi cuatrocientas horas de vuelo. Había hecho bastantes combates simulados, ejercicios de tiro, vuelo rasante, etc . . .

—¿Los rusos no tenían problemas de material?

—Ellos vivían una situación inversa a la Luftwaffe. Tenían más aviones que los que podían volar, producidos por una buena industria propia o recibidos de los americanos en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo. Gente de mi escuadrilla combatió, por ejemplo, contra P-39 Aircobra. Además disponían, según supimos por las declaraciones de prisioneros, de aeródromos-depósito atestados de aviones, donde se formaban escuadrillas a medida que la disponibilidad de personal lo permitía. Ya te digo que lo que les faltaba era gente calificada, susceptible de ser adiestrada para la aviación de combate, tanto para vuelo como para el apoyo en tierra. Como verás, la situación real no se parecía en nada a la que nos contaron en España.

—Cuéntame algo de tu primer avión en Rusia, el Me-109 F4.

—Era un buen avión, pero estaba muy mal preparado para el invierno ruso. Figúrate lo que es sentarte en un caza que no tiene calefacción, a cuarenta grados



"El Il-2 iba bajo, pero yo me metí más bajo que él"

——oOo——

Carlos Texidor junto a un Messer 109 F2.

bajo cero, esperando la orden de salida para una interceptación; la mayoría de nosotros terminábamos las alarmas, que duraban quince minutos en tierra, con síntomas de congelación . . . Luego, claro, resultaba que todo se helaba: se helaban las ametralladoras hasta encasquillarse, se helaban los frenos, único sistema de dirección en tierra, lo que unido al suelo, ya de por sí helado, y la tendencia innata del Messer al caballito, hacían al avión ingobernable en muchas ocasiones; bueno, y eso, contando con que quisiera arrancar, porque también se helaba la puesta en marcha: hubo días en que no logramos arrancar ni un solo avión y otros muchos en que no pasábamos de dos o tres.

—¿Y en vuelo?

—En vuelo, salvo el frío tremendo, muy bien, pero tenías que estar siempre pendiente de las temperaturas del aceite y del agua, del paso de la hélice . . ., el cañón de veinte milímetros que llevaba en el morro era muy bueno, pero escaso en munición (solo 100 cartuchos), y mucho más contra aquellos Ilyushin Il-2 Shturmovik, que casi eran acorazados volantes, y que fueron nuestros enemigos habituales, por ser los que empleaban los rusos para ataque al suelo, incluyendo en este a nuestros aeródromos.

—¿Cómo era el combate aéreo allí?

—En cualquiera de los tres tipos de misiones que realizábamos,esto es alarma, protección de otras unidades y caza libre, se podía dar el enfrentamiento con el enemigo. No obstante la mayoría de los combates se producían en reacciones a la alarma de incursión.

—¿Cómo es el miedo en el combate?

—Yo sólo conozco el miedo a tener miedo durante el combate, y que ello pueda disminuir mi eficacia en el cumplimiento de la misión encomendada. Luego allá arriba, en pleno "fregado", tan solo piensas en lo que se te viene encima, y entonces el cuello se te habitúa a los tirones de siete u ocho ges, y los ojos a la visión negra . . . Eso sí, te puedo asegurar que cuando arriba la cosa había estado seria, invariablemente volvía al aeródromo con la boca seca: completamente seca.

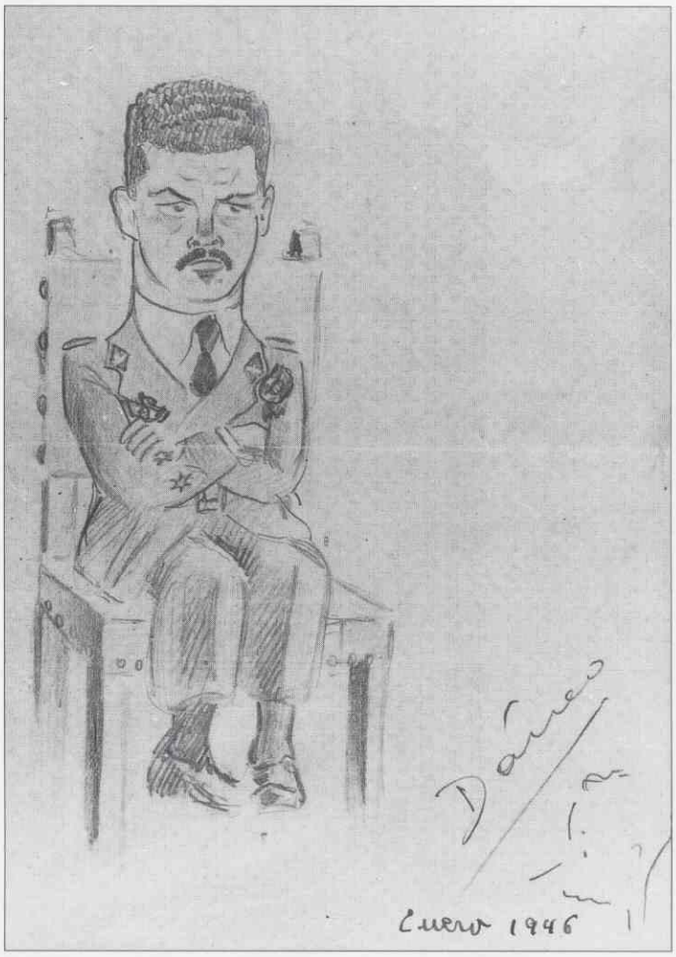
—¿Cuantos derribos tienes en tu haber?

—Dos seguros y uno probable.

¿Cual fue el primero de ellos?

—El probable. Habíamos salido en misión de caza libre, Barañano y Beriaín, de la 2ª, y Azqueta y yo de la 3ª, en pleno relevo de escuadrillas, y atacamos a una formación de IL2, del tipo que llevaba ametralladoras en torreta dorsal. agotamos la escasísima munición de nuestros cañones, sin resultados positivos para nosotros pero sí para los rusos que consiguieron que Barañano tuviese que tomar tierra fuera de campo y que Azqueta llegase a duras penas a nuestra base. Cuando Beriaín, sin munición alguna, y yo, con algún cartucho de ametralladora y el avión tocado, volvíamos al campo, nos encontramos con una formación de Mig 3. Le propuse a Beriaín el ataque y a pesar de que él ya no tenía munición, me dijo que adelante y me acompañó. Ataqué al último de la formación y le di por debajo y desde cerca, tanto que los líquidos de refrigeración y aceite del motor del mismo cegaron mi parabrisas. El Mig se quedó rezagado en planeo sin que el resto de la formación reaccionase. Como no pudimos seguir observando su trayectoria hasta el suelo, porque casi no teníamos combustible, no me lo pude anotar como derribo efectivo.. . . .

El alférez Texidor observa al piloto ruso por él derribado, en presencia del intérprete.



Caricatura realizada por el que fue Director de esta revista, coronel Emilio Dáneo.

—Entonces, tu primer derribo confirmado ...

—El diez de marzo del cuarenta y tres, en misión de caza libre en pareja, volábamos Narciso García García, "el Terete", de Jefe y yo de Punto, cuando nos encontramos con una formación de siete Il-2 monoplazas. De acuerdo con el procedimiento, "El Terete" atacó, mientras yo le protegía, y cuando se le agoto la munición de veinte milímetros, la única eficaz contra estos acorazados volantes, me ordenó que atacara, pasando el a protegerme. El Il-2 iba bajo, pero yo me metí más bajo que él y le di en el radiador y motor. Vi como se paraba la hélice y se desplegaba sola una pata del tren . . .

—Y cayó

—Sí; aterrizó, casi de inmediato, en un campo cercano. Nos mantuvimos por encima hasta que el piloto abandonó el avión, momento en que, según era preceptivo por encontrarnos en zona enemiga, ametrallamos el aparato para inutilizarlo totalmente. En la pasada final, el piloto se despidió de nosotros con un impecable brazo en alto.

—Volviendo a vuestra actividad cotidiana en la escuadrilla... ¿Realizabais misiones de ataque al suelo?

—La misión primaria de la 1º escuadrilla fue la de ataque al suelo. A partir de la 2ª, las misiones básicas fueron las de caza pura. Sin embargo, recuerdo que nuestra escuadrilla realizó un decisivo ataque al suelo, durante una misión de protección a unos Stukas que debían atacar a una columna rusa que avanzaba sin oposición, tras haber sobrepasado la tenue línea de frente. Debido al mal tiempo, los Stukas no aparecieron y la patrulla de protección, que si mal no recuerdo, la integrábamos Hevia, como jefe, Azqueta, Luca de Tena y yo, se encontró de improviso con la columna rusa, que avanzaba sin oposición alguna acompañada de sus no muchos vehículos y de sus muchísimos animales de tiro. Tras breve consulta entre nosotros, Hevia decidió el ataque, que centramos en los vehículos y caballerías, con tal éxito que el avance quedó paralizado y neutralizado con posterioridad por las fuerzas terrestre. Dio lugar a una felicitación del Cuartel General de los Ejércitos del Este.

—¿ Cómo te derribaron...?

—Nunca he tenido la seguridad de haber sido derribado. Si así fue, lo hizo la antiaérea. Volaba, junto con Vara del Rey, en misión de escolta a un Foke Wulf Fw-189, y con fallo en mi avión de las comunicaciones. Noté lo que podría ser un impacto de antiaérea o un explosión del motor, que empezó a trepidar de tal manera que se hacía imposible la lectura de instrumentos,..... total, que tuve que parar el motor y buscar, en planeo, un claro en el bosque que estuviera cerca de una vía de ferrocarril, que en principio estaban todas controladas por los alemanes. Justo antes de tomar tierra divisé una patrulla armada que podría ser de partisanos, por lo que en cuanto puse el pie en el suelo, salí corriendo a través de un cauce helado, para evitar las huellas sobre la nieve, incumpliendo las normas que teníamos acerca de la destrucción del avión, para evitar su confiscación por el enemigo. Estuve corriendo cerca de un par de horas, escuchando a mis perseguidores y los ladridos de los perros que llevaban, hasta que el agotamiento me impidió continuar. Me agazapé en un matorral y esperé, con la pistola montada, hasta que les oí hablar en alemán,por lo que me di a conocer como piloto de la escuadrilla española. Me entendí con ellos en francés, porque el jefe de la patrulla era alsaciano. Me explicó que al igual que yo les había confundido con partisanos, cuya persecución era precisamente la misión de la patrulla, ellos me habían tomado por ruso. Me asignaron un prisionero ruso, con trineo y caballo, para que me condujese al Cuartel General de la División, que estaba a unos 30 Km. al Norte.

—O sea, que te fuiste con .....

—Si señor, me fui. Estuvimos toda la noche viajando en el trineo, y a pesar de mi agotamiento, no tuve más remedio que pasarme las horas consultando la brújula de supervivencia y con la mano cerca de la funda de la pistola. Al atravesar un río helado se nos hundió el trineo y tuvimos que sacarlo entre los dos metiéndonos en el agua helada hasta la cintura.

—Pero al final conseguiste llegar.....

—Sí , pero unos cuantos días después. Primero tuve que viajar, a lo largo del frente, en un convoy de camiones que iba recogiendo heridos.... después por ferrocarril, en trenes que solo circulaban de día, porque por la noche eran atacados por los bombarderos rusos.Cuando llegué, la base había sido bombardeada brutalmente por la aviación rusa; mi habitación había sido destruida y lo que es más grave, nada más entrar en el Pabellón me encontré con la capilla ardiente de "el Terete", que había muerto en accidente el 18 de marzo.

"El ruso, al advertirlo, trepó hacia el sol para deslumbrarme"

——oOo——

—Fue tu peor etapa...

—Probablemente sí, porque coincidió con la pérdida casi total de nuestro "messers", ya fuera por averías o por los destructivos bombardeos en vuelo rasante nocturnos que, aprovechando las noches de luna, lograban colocarnos bombas incendiarias en todos y cada uno de los aviones.

Uno de mis últimos vuelos en Messer tuvo un epílogo pintoresco. Yo estaba de alarma, con el único avión en servicio, una mañana en que nos llegó la comunicación de una incursión enemiga muy numerosa hacia Seschtschinskaja.Despegué con ánimo y espíritu de ganarme una Laureada en la defensa de nuestro aeródromo. Al poco tiempo vi, efectivamente, llegar una potente formación,entre la que se apreciaban las estela de las trazadoras, aparentemente como signo inequívoco de la reacción de la Antiaérea. Me lancé en decidido picado hacia la cabecera de la formación, dispuesto a no tirar hasta el último momento, para aprovechar al máximo la dotación de munición en la destrucción del mayor número posible de enemigos. Afortunadamente para mis posibles blancos, me di cuenta a tiempo de que el avión que tenía en el visor era alemán, por lo que, tras un tirón, me revolví inmediatamente en busca del enemigo, sin duda infiltrado entre la formación, puesto que no cesaban los brillos de las trazadoras. Sin cejar en el empeño escudriñe todo el espacio cercano . No encontré enemigo. En mi desconcierto pude observar como la formación de Junkers tomaba tierra ordenadamente y desaparecía cualquier indicio de actividad antiaérea. Ante la calma que sucedió, opté por tomar tierra y fue entonces cuando me enteré que los Junkers 88 de la falsa alarma eran nuestro grupo vecino de rumanos que celebraban algún milenario de servicios cumplidos y habían organizado para ello unos fuegos artificiales que nada tenían que envidiar a los de nuestras Fallas Valencianas. La verdad es que estos rumanos eran gente muy agradable, con la que manteníamos muy buena relaciones. Con ellos y con los alemanes solíamos jugar al fútbol y siempre ganábamos.

—Efectivamente, y mientras llegaban los aviones sustitutos, que fueron Focke Wulf 190A, tuvimos turnos de permisos que casi todos aprovechamos para hacer turismo en Berlín y otras ciudades cercanas.

—Te gustaba más el Focke Wulf

—Sí, mucho más. La versión que recibimos del Focke era más moderna y superior a la del Messer que habíamos dejado de volar.

Debido a la anchura del tren y la posibilidad de fijar el patín de cola en el despegue y aterrizaje, era mucho más noble y manejable en el suelo. Tenía, además, la gran ventaja de la calefacción y la eficacia de los frenos.

-Y el armamento

—También, bastante mejor que el del Messer; y lo mismo te digo del motor, que era maravilloso; quizá su única pega era ser algo "blando", porque como la industria alemana no andaba muy sobrada de aceros, se utilizaba mucho el tungsteno, lo que obligaba a revisar los motores cada doscientas horas, cuando el Pratt& Whitney de un P-47 o de un DC-3 aguantaba diez veces más.

—Por cierto, en un Fw-190 consigues tu segunda victoria.

—Exacto. Fué el seis de mayo. Habíamos salido en misión de alarma contra ciento y

pico aviones enemigos. Yo iba de punto con Gavilán para enfrentarnos a ocho PE-2 y cinco Lagg-3. Gavilán derribó un PE-2 y luego un Lagg, pero después de esta segunda victoria del día, otro Lagg-3 se le pegó a su cola.. Entonces yo me metí por medio, en pescadilla. El ruso, al advertirlo, trepó hacia el sol para deslumbrarme, y luego bajó en medio tonel. Como la maniobra le salio bién, la repitió con éxito, pero cuando quiso intentarla de nuevo, me adelanté a su trayectoria previsible: le ataque con todo el armamento a la vez. Y le dí; no recuerdo donde, pero le dí. El Lagg tomó tierra en zona alemana.

—Y al piloto lo hicieron prisionero, claro.....

-Sí, y por ciero, pasó luego por Seschtschinskaja. Se llamaba Michael Koropkovo; tenía veintidós años y ya era capitán, con más de mil horas de vuelo y muchos derribos en su haber; era, además, un tío "muy bien plantao"; el pobre llegó a nuestro aeródromo creyendo que había derribado a Gavilán, y se llevó una gran desilusión al enterarse de que, en realidad había sido Gavilán quien había mandado al suelo a dos de los aviones rusos. Enseguida empezaron a interrogarlo.

-¿Quienes lo interrogaron?

—Pues dos intérpretes. Uno de ellos, me acuerdo perfectamente, era hispanoalemán; era ya mayor, y resultó ser un potentado que vivía en Argentina; tenía al parecer unos negocios impresionantes, y, fíjate, cuando empezó la guerra decidió volverse a su país para contribuir a su causa.Lo hicieron Brigada, era una persona excelente.

-¿Y el ruso?

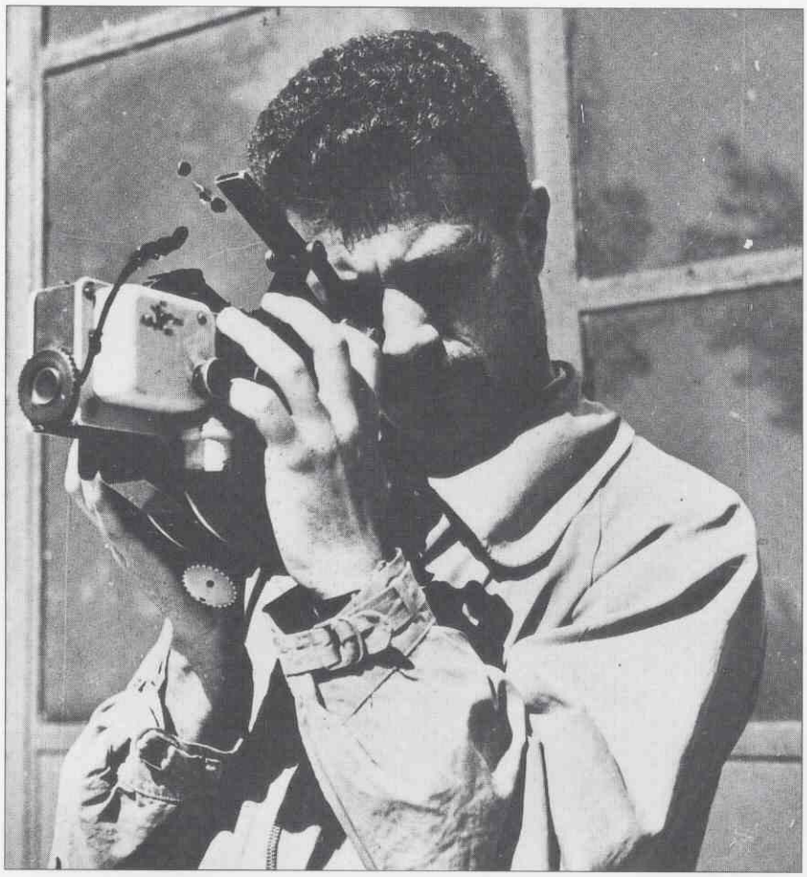
—Se lo llevaron a un campo de prisioneros. Yo antes le regalé todo mi equipo personal que no era de reglamento; le di ropa, cosas de comer, de aseo ... Era un militar digno, discreto y entero. Me encantaría volver a encontrarme con él cuarenta y ocho años después...

-Por cierto, ¿me has comentado antes que llegaste a hacer pruebas de aviones allí?

-No, eso fue una vez ... menudo lío; me mandaron a Orel a recuperar un Focke Wulf que había quedado allí averiado y al que acababan de reparar. Llegué allí después de dar saltos de un aeródromo a otro, primero en un Ju-52, después en una Me-108 Taifun de enlace ... Total que cuando por fin aparecí, Orel estaba a punto de ser tomada por los rusos ... con todo el campo minado ... y desierto, pues allí no había más que un guarda a la espera de que yo me llevase el avión.

-¿Y qué hiciste?

-Lo primero, dormir. Pasé la noche a pierna suelta entre dos bombas de quinientos kilos. Cuando me levanté a la mañana siguiente me metí en el Focke Wulf y despegué, pero aquello estaba mal; por un montaje erróneo de los cables de profundidad empezó a encabritarse más y más ... tuve que cortar motor ... y rozando ya la pérdida, aterricé. Me volví a Seschtschinskaja por donde había venido, claro.



El capitán Texidor durante el curso de Fotografía y Cartografía realizado en Cuatro Vientos en el año 1950.

-Dejemos tu aventura en Rusia. Vuelves a España. ¿Cuál es tu destino?

-Primeramente, León, donde pronto llegaría a ser profesor en varias disciplinas como Navegación, Arte Militar Aéreo, Prácticas de Navegación, Tiro y Bombardeo. ¡Ah! también hice de probador en la Maestranza. Volé los Savoia SM-81, I-15, He-51, He-70, Ju-34 y por supuesto los Ju-52.

-Entonces, ¿cuándo pasas a Salamanca?

-Eso fue en 1947. Había habido allí una serie de accidentes que costaron la vida a muchos profesores, y el jefe de la Escuela me reclutó en la que debió ser una de sus últimas decisiones, pues él también se mató muy poco después. Luego llegó Pombo Somoza y entonces empezó a ir gente a hacer los cursos de Vuelo sin Visibilidad, a hacer aproximaciones a ciegas, los célebres "ZZ", a entendérselas con aquella especie de ILS rupestre que era el equipo "Bake" alemán ... En definitiva se creó el embrión de la Escuela Superior de Vuelo, y en ese empeño nos juntamos allí un gran número de pilotos que fuimos a la vez alumnos y profesores: estábamos, sin pretender enumerarlos a todos, Pombo, Gavilán, Ferrán, Plaza, los hermanos Casteleiro, Cesteros, Chaos, Pesquera, García Conde, Cruzate, Rego ... Se nos dió el nombre de "Pilotos Superiores". Yo, por mi parte, daba las clases de Geodesia, Navegación a Estima, y Aerodinámica, y al terminar aquel Curso, Pombo pasó a ser el Director de la Escuela, Gavilán el Jefe de Estudios, y yo, el Secretario de Estudios.

-Y además teníais una flota de lo más variopinta, ¿podrías contarme algo de cada avión?

-Pues mira, el Catalina, por ejemplo, era agradabilísimo de volar; el Mitchell al que usamos como transporte de autoridades, magnífico pero insoportablemente ruidoso; los Lodestar, pese a tener equipos electrónicos excelentes, habían estado mucho tiempo abandonados en El Cairo, y, además, no disponíamos de sus manuales de vuelo. Lo que más recuerdo de ellos es que perdían gasolina por sus tanques integrales, y que las paradas de motor eran contínuas.

-¿Y el Junkers Ju-290?

-Ah, ese sí que era un extraordinario avión; era casi un DC-4, aunque, claro, los metales que empleaban lo alemanes eran de peor calidad, y los motores eran mas "blandos". En Salamanca teníamos viviendo a unos mecánicos alemanes que se dedicaban a mantener el enorme avión a punto. Era estupendo, yo he hecho con él vuelos directos entre Matacán y Gando.

-¿Y cómo podíais operar una flota tan heterogénea?

-No había otra, y, además, Pombo se llevaba allí todo lo que encontraba ...

-¿Estás mucho tiempo en Salamanca?

-No demasiado, hasta 1951. Entonces vuelvo a León, como probador, pero en 1952 ya paso a Iberia.

-Una nueva etapa en tu vida ...

-Si. Empecé a volar en un DC-3, y, por cierto, a los quince días me soltaron de Comandante de aeronave. la verdad es que tenía ya bastante experiencia, y había aprendido mucho en la Escuela Superior. En Iberia, como tu sabrás, se entraba por criterio de Ansaldo, aunque era Espinel quien hacía la

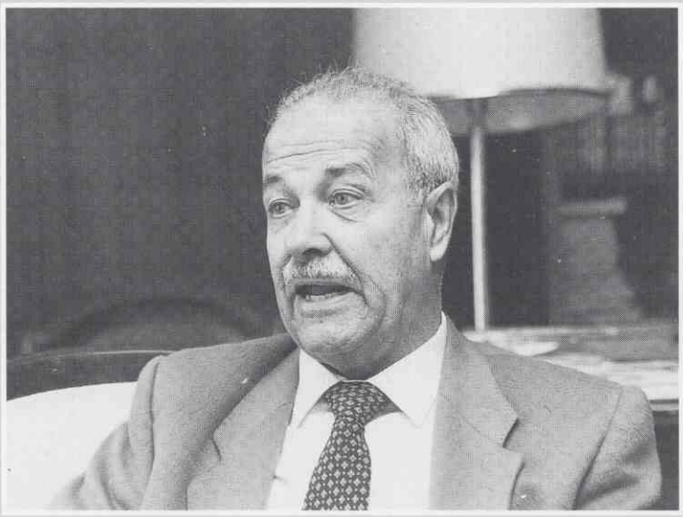
selección previa. Todavía recuerdo que en un cuarto oscuro y tenebroso del Hotel Palace, en lo que entonces era la sede de la compañía, tenían montado un QBI, una especie de simulador escueto y elemental donde se hacían prácticas de entradas en aeropuertos en situación de mínimos meteorológicos.

-¿Tendrás recuerdos de Ansaldo y de Espinel, ¿no?

-Eran ambos dos grandes profesionales en un mundillo que recordaba todavía un poco al "Vol de Nuit" de Saint Exupery. Ansaldo era toda una institución; Espinel, que había sido profesor de aquél, era un tio muy feo; la gente de Iberia se divertía haciendo cábalas sobre si se trataba de un hombre feo o de un mono guapo.

-Cuéntame un poco de las rutas que hacías con los DC-3, ¿recuerdas alguna anécdota?

-Con los DC-3 volábamos mucho, era un avión fantástico. Recorríamos con ellos toda España, incluyendo los aeropuertos norteños de Vigo y Santiago, que no eran precisamente los más fáciles; llegábamos, por el Sur, hasta Canarias, por el norte hasta Ginebra ... ¡Ah! también hacíamos una curiosa línea que era Madrid -Tetuán - Casablanca —Sidi Ifni -CaboJubi -Las Palmas -Villa Cisneros y regreso por donde habíamos venido. Era un avión excepcional. Recuerdo también, ya que me preguntabas por alguna anécdota, una vez que estábamos llegando a Barcelona; llevaba de copiloto al que ha sido tu Director, el ahora Coronel Dáneo, que estaba entonces -te hablo de 1952—haciendo las prácticas de vuelo instrumental. Por esas casualidades de la vida, me acuerdo que poco antes de llegar al aeropuerto del Prat se le ocurre a tu amigo Dáneo decirme: "pues ya ves, Carlos, que estoy a punto de terminar las prácticas y me voy a ir con la desilusión de no haber pinchado una tormenta". Entonces le contesté que tranquilo, que no iba a tardar muchos minutos en quedar satisfecho. La verdad es que yo sabía de antemano que la entrada a Barcelona estaba algo fea, pero la que se estaba formando ... era mucho más de lo que cualquiera hubiese previsto. ¡Menuda aproximación ...! En diez minutos nos cayeron sesenta litros por metro cuadrado en medio de un tormentazo colosal con granizo y pedrisco. El pobre DC-3 daba unos bandazos descomunales, pero lo peor de todo fue que, en el climax de la tormenta, el pedrisco nos rompió el parabrisas y tuvo que venir el mecánico a tapar el boquete con una manta, para que no nos entrara el agua ... El único remedio que nos quedó fue intentar el aterrizaje mirando por las ventanas laterales



"El Mitchell era magnífico, pero insoportablemente ruidoso"

——oOo——

Caarlos Texidor acompaña al embajador de España en Santo Domingo, siendo comandante de DC-8 en Iberia, año 1967.

porque hacia delante, como es lógico, las mantas no nos dejaban ver nada.

-Pero tomasteis tierra bien.

-Ah, si ... salimos justo a la vertical del campo y tomamos ... bueno, la verdad es que frenamos gracias a que teníamos un fuerte viento de cara, porque si no ... Tu no sabes la cantidad de agua que había en la pista, un hidroplaning de espanto; y puestos a contar cosas, también había que ver en qué condiciones había quedado el avión, que tardaría aún cuarenta y ocho horas en poder volver a volar; el pedrisco se había cargado la tela de los alerones; los antihielos del borde de ataque estaban completamente abollados ... qué se yo ...

-¿Cuánto tiempo estuviste volando los DC-3?

-Dos años más, hasta que en 1954 hice algunas rutas en Super Constellation como Navegante, y en seguida pasé a volar los DC-4 haciendo líneas a Frankfurt, París, Londres, Ginebra, Guinea, ... Y esa etapa duró ... pues hasta 1957 en que me hice cargo de los primeros Convair 440 Metropolitan de Iberia, en cuya flota estuve un año. Finalmente, en 1958, me pasaron a Aviaco.

-Ah, cuéntame eso con detalle, ¿cómo fué tu desembarco en Aviaco?

-La situación de la compañía era mala. Había tenido algunos accidentes, el estado de ánimo del personal no era precisamente el mejor, y entonces Iberia decidió intervenir haciéndose cargo de la mayoría de las acciones de Aviaco en nombre del INI. Desde el punto de vista del funcionamiento empresarial, Aviaco había quedado estructurada en dos Subdirecciones, una económica, para la que nombraron a Insáusti, y otra operativa, para la que fuí destinado como Subdirector de Tráfico.

-O sea, que te encargaron, más o menos, que pusieras aquello en marcha con plenas garantías de funcionamiento; pues tampoco era un paseo la cosa, ¿cuáles fueron tus primeras medidas?

-En dos palabras, trabajar duro. Aviaco estuvo tres meses sin operar desde que yo llegué. Durante todo ese tiempo, el personal de vuelo volvió a los pupitres seis horas diarias en un curso que yo mismo di. Examinamos punto por punto cada accidente, repasamos y estudiamos montones de procedimientos, de boletines de seguridad en vuelo. La labor de instrucción fue intensísima: reentrené a todo el personal de vuelo.

-Es decir, que volcaste todos tus conocimientos vividos y aprendidos en el Ejército del Aire sobre la Aviación civil española ... Oye Carlos, y no sentiste un cierto recelo al llegar y poner a la gente a estudiar ...

—Eso sólo al principio; después entramos todos en sintonía y pude darme cuenta de la gente tan estupenda que había allí; una gente que se mataba a trabajar conmigo, porque no tardó en comprender que su entrenamiento inicial no había sido correcto, y que de allí tenía que salir una nueva Aviaco más fuerte, más moderna, y plenamente segura. Y se consiguió, ya lo creo que sí; fueron, no te exagero, los mejores años de mi vida.

-Dices que el entrenamiento no ...

-No, no era el adecuado. ¿Cómo iba a serlo, si ni siquiera se ensayaban pérdidas? La enseñanza estaba viciada desde su origen, teniendo en cuenta que en un curso de pilotos, los primeros de la promoción iban destinados a la Caza, los siguientes a Bombardeo, los siguientes a Transporte, etc. etc. hasta que los últimos puestos a cubrir eran precisamente los de Instructores. ¡Y claro ...!

-Fueron legendarios los accidentes con los Heron.

-Si, y la paradoja es que el Heron sólo fracasó en España; fue un magnífico avión. Es verdad que estaba lejos de ser una aeronave rentable, de eso no hay duda; pero sus accidentes fueron fallos humanos, actuaciones inducidas por la falta de confianza en las posibilidades del aparato.

-¿Y el Languedoc?

-Tampoco era malo, pero, caramba, cuatro motores de DC-3 para una capacidad sensiblemente igual que la del bimotor Douglas, era algo económicamente insoportable: una ruina; y ello sin hablar de los contínuos fallos a que daba lugar la falta de repuestos. Hubo que retirarlo rápidamente, y eso que, te repito, era un avión bueno y agradable de volar.

-El Bristol 170 me imagino que no sería ya tan agradable.

-No, porque el Bristol en su origen era un planeador, al que en fase posterior de diseño se añadieron dos motores de gran potencia. Entre sus particularidades más destacadas estaba la interconexión de los mandos de dirección y alabeo, de forma que se limitaba el cruce entre ambos. Y luego, por supuesto, los frenos, por aire comprimido; había que enseñar a los pilotos a administrárselos en los largos correteos por la pista. Si me preguntas mi opinión sobre él, te diré que no me gustaba como avión; tenía una entrada en pérdida muy problemática y cuando tuvimos que analizar a fondo los accidentes con ellos, comprobamos que todos habían ocurrido en el circuito del aeropuerto, en el entorno de la velocidad de pérdida. En esas condiciones, si el avión derrapaba, pegaba un tornillazo; si, por el contrario, resbalaba, daba el hachazo al lado opuesto y caía en barrena plana.

-Me hago una idea de la gravedad del asunto. Si los pilotos no habían recibido instrucción sobre cómo sacar de una pérdida al Bristol, una barrena plana en el circuito del aeródromo tenía ya que ser una situación casi irreversible.

-Exacto, y el problema añadido era un cierto temor a rozar el entorno de la velocidad de pérdida, lo cual era un temor infundado: de las pérdidas se sale, porque hay procedimientos para salir de ellas, lo único que hay que hacer es aprenderlos y ya está; el mejor remedio es siempre un buen entrenamiento. Yo me acuerdo perfectamente que Pombo, de quien aprendí muchísimo, nos decía que el miedo al hielo había causado mas bajas entre los pilotos que el hielo mismo; y era verdad; ¿tú sabes la cantidad de gente que por temor al engelamiento no se ha atrevido a subir más y ha terminado estrellándose contra las montañas?

—Durante el tiempo que empleaste en sacar técnicamente a flote a la Compañía me imagino que volarías muy poco, claro ...

—¡Qué dices ...! ¡Volé más que nunca! siempre estaba arriba: una noche sí y otra no, tenía que hacer inspecciones en los vuelos nocturnos que realizábamos con los DC-4 para llevar el Correo entre Madrid y Barcelona. Si ya te digo, fue mi mejor época; de la que mejor recuerdo tengo. La empecé entrenando pilotos, y prácticamente la acabé soltándome en el Caravelle de Sabena, cuando me separaron del Servicio después del asunto del general Salam.

—Bueno, Carlos, ya nos salió el nombre: Salam y tu increíble historia. ¿Quieres que hablemos del tema? Si accedes a darle esta primicia treinta años después a los lectores de Aeroplano, creo que todos te lo agradecerán; pero en todo caso, tú decides ...

—No, no, decides tú, que eres quien hace la entrevista ...

—Pues entonces adelante, y muchas gracias.

—Tras el declive de la Cuarta República Francesa, al General De Gaulle prácticamente le entregaron el poder los Coroneles de Argel, a condición de que Argelia siguiera vinculada a la Metrópoli, siguiera siendo francesa, vamos. La cosa llegó a tal extremo que estos militares conminaron a De Gaulle a comprometerse bajo un triple juramento, "como francés, como militar y como católico". Luego, sin embargo, las negociaciones que éste inició con los del FLN, sembraron un tremendo sentimiento de recelo, e incluso de animadversión contra la persona del general.

-Ahí, quizá De Gaulle tuviera que ceder a presiones norteamericanas ...

-No te digo que no, pero el caso fue que uno de los más prestigiosos generales del Ejército francés, Salam, se enfrentó a De Gaulle, le plantó cara; y el Presidente, en represalia, consideró que lo más "conveniente" era retirarle de la circulación. Y entonces, Salam se vino a España deportado.

-¿Y qué tenias tú que ver con los coroneles de Argel?

-No, yo nada. Pero ocurrió que Salam se hizo muy amigo del médico de mi familia, que era Narciso Perales, y a través de éste llegué a entablar también amistad yo con él.

-¿Narciso Perales, el dirigente histórico de la Falange?

-El mismo, que además de medico de la familia era, junto con su mujer, una de las fundadoras de la Sección Femenina, muy amigo de toda mi familia política. Era recto y honrado a machamartillo; siendo gobernador civil de León en los años duros de la postguerra, en su propia casa se vivía el racionamiento con la misma rigidez que en cualquier otro hogar de la provincia; nunca aceptó ni se permitió el más mínimo privilegio.

-Y Salam se hizo amigo de él ...

-De él y de Ramón Serrano Suñer. Salam, que ya era un gran admirador de Jose Antonio Primo de Rivera, llegó a profundizar en la doctrina falangista hasta el punto de que, de haber triunfado su golpe, probablemente el nacional sindicalismo se hubiese implantado en Argelia. En una de las tertulias que manteníamos, me comunicaron que estaba a punto de producirse una sublevación en Argelia, y que para la incorporación del general Salam a la misma, era necesario que yo lo llevase allí, en un avión de Aviaco.

-Pues vaya un encargo, ¿y tú que contestaste?

-Contesté que sí. Al producirse el levantamiento, la autoridad aeronáutica española prohibe de inmediato los vuelos hacia Argelia, dada la conflictividad en la zona. Planeamos entonces contratar un vuelo a Mallorca en la noche del 20 al 21 de abril, para una vez en vuelo desviarlo a Argel. El vuelo lo contrataba Victor de Felipe, Capitán provisional de la Legión y Alcalde de Barcelona durante unos días, tras su toma en la guerra por el Ejército Nacional, con la finalidad aparente de tomarse un descanso, prescrito con urgencia por su médico, Narciso Perales, para remedio de su extremada situación de "stress". Le acompañarían en el viaje, el propio Narciso Perales y el periodista .....

-No entiendo ...

-Pues entiéndelo: los pasajeros reales iban a ser Salam y sus acompañantes, y el destino final, Argel.

-Todo esto es de auténtica novela, pero,.vamos a ver, ¿quién lo sabía? ¿lo sabía Serrano Suñer, quizá?

-Por supuesto.

-Oye, ¿y Franco ...?

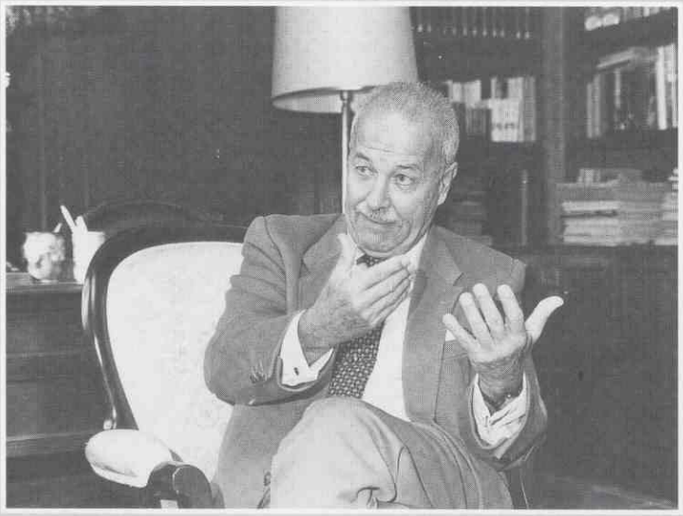
—No lo sé, aunque creo que nó.....

-¿Y tu mujer? ¿Se lo habías dicho a tu mujer?

-Noooo, ni pensarlo ...

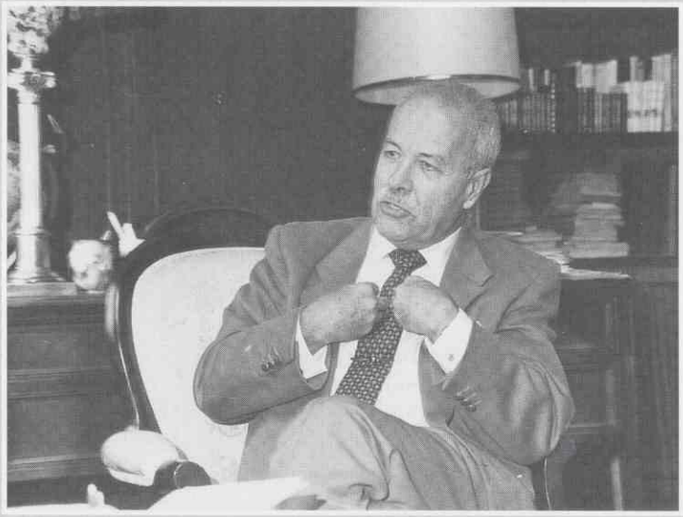
-Bien, entonces, tenemos ya el rompecabezas de esta novela real: de una parte tú y tu Convair en Barajas esperando a Víctor Felipe; de otra Salam, que debía ir de camino en ese momento ...

-Exacto. Yo, como Subdirector de Aviaco, no tuve ninguna dificultad en contratar con Victor de Felipe el vuelo planeado, cuyo importe pagó al contado en ese mismo momento. Solicité la presencia de la tripulación de imaginaria, compuesta por el Piloto Manuel Peláez, el Radio José Romero y el Mecánico Alvarez Menéndez, ninguno de los cuales estaba informado de las verdaderas intenciones del vuelo. A continuación me puse en contacto con el Oficial de Tráfico de Servicio, José Vicente Isarría, el famoso "flecha de Teruel", gran amigo mío y de Narciso Perales, y llegué al acuerdo de como dar el cambiazo de los pasajeros del avión en la cabecera de la pista 23 derecha, que ya por entonces estaba fuera de servicio.



"El miedo al hielo ha causado más bajas entre los pilotos que el hielo mismo"

——oOo——



"Yo era vocal permanente, representante de las Líneas Aéreas, desde el año 52, a raíz de las más de trescientas propuestas de modificación que presenté al Reglamento de Circulación Aérea"

——oOo——

-Continúa, continúa, por favor.

-Mientras calentábamos motores, Salam, un periodista del que no recuerdo el nombre, y el jefe de las Juventudes Argelinas afectas a nuestro personaje, llegaron a Barajas en un coche que conducía el hijo del propio Serrano Suñer. Sin perder tiempo, se presentaron a su contacto, Isarría, que tomó a los tres hombres, los metió en otro coche, y se los llevó a toda velocidad hacia la cabecera de la pista 23.

Mientras tanto, yo había despachado el vuelo, y dadas las circunstancias existentes y la proximidad de nuestro vuelo al FIR de Argelia, solicité del Comisario Jefe de Policia de Barajas, Molina, que fondease el avión completo, lo que así se hizo. En presencia del mismo Molina se realizó el embarque de los tres pasajeros "oficiales", y autorizados por la Torre nos dirigimos a la cabecera de pista. En el rodaje nos desviamos un momento a la cabecera de la 23, dimos el cambiazo a nuestros pasajeros y continuamos nuestro rodaje normal para el despegue. Durante la iniciación del rodaje dí cuenta sucinta a la tripulación del destino final auténtico de nuestro vuelo.

-¿ Y aceptaron continuar allí?

—Sin ningún problema. Con toda la confianza mutua que existía entre aquel magnífico personal de vuelo de Aviaco y su jefe de pilotos y subdirector, bastaba con que yo lo propusiese para que fuese aceptado.

—¿ Cuándo y cómo cambias el aeropuerto de destino?

—Yo tenía autorizado mi Plan de Vuelo a Palma, y de acuerdo con él procedí hasta Valencia. Las condiciones metereológicas en el Meditarráneo occidental eran poco favorables: viento fuerte del Norte, engelamiento en todos los niveles y condiciones marginales para el aterrizaje en Palma. Esta situación y la circunstancia de

haber sido emitido un NOTAM por el FIR de Marsella, en el que se insistía en la existencia de engelamiento fuerte por la zona en que volábamos, me permitió comunicar al Control Barcelona que se me había parado un motor, posiblemente por formación de hielo, y que dados los vientos reinantes y las condiciones marginales en el Aeropuerto de Palma, tomaba la decisión de proceder hacia Argel en emergencia, con predicción de aterrizaje buena y con viento favorable en ruta.

-Al recibir tu comunicado ¿ no te advirtieron de la prohibición de volar a Argel?

—Al recibir mi comunicación me recordaron la prohibición y me insistieron en ella, pero mantuve mi decisión justificándola en que era la única que garantizaba la seguridad del vuelo, de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aerea.

-¿Comunicaste la "emergencia" a Argel?

-Sí, y en el último tramo del vuelo, descendí con rapidez y continué en vuelo rasante, evitando aparecer en las pantallas de radar argelinas, porque no me fiaba de que en un momento dado no fuera interceptado por la Caza francesa.

-Y llegaste bien ...

-Sí. Mi estancia en el aeropuerto de Argel fue de lo más breve: apenas diez minutos incluyendo los tiempos de rodadura. Nos recibieron con los brazos abiertos, y Salam descendió del avión entre aclamaciones, pero, ya te digo, apenas pude percibir algo más, porque salí de allí rápidamente, con plan de vuelo directo a Madrid y sin pasajeros.

-Bueno, y una vez en el aire rumbo a Madrid, ¿qué comunicaste? ¿cómo justificaste que el motor había vuelto a funcionar y la falta de pasajeros?

—Simplemente dando como segura la causa de la parada, esto es, la formación de hielo. Desaparecido el hielo, el motor volvía a funcionar normalmente..... Respecto de los pasajeros, dije que había sido tal el miedo que pasaron que se negaron en redondo a reemprender el vuelo. Eran explicaciones razonables.

-¿Y qué pasa cuando llegas a Barajas?

-Que me estaba esperando una patrulla de la Policía Militar. Nada mas bajar del Convair fui llevado a Getafe, donde permanecí confinado durante díez días, incomunicado además. Después estuve en prisión preventiva domiciliaria durante dos meses y a continuación siete meses más de prisión preventiva con autorización para acudir al trabajo. En los primeros días de diciembre fuí juzgado en Consejo de Guerra y condenado a diez meses y un día de arresto mayor, por poner en peligro la seguridad exterior del Estado, y además, como pena accesoria, la inhabilitación para el ejercicio de mi profesión durante el mismo tiempo.

-¿Y nadie te echó un capote desde la alta política, ni siquiera Serrano Suñer?

—Mi defensa la llevó el Comandante Dávila, pero la dirección técnico-jurídica del caso correspondió a Serrano Suñer. Se me condenó sin que se hubiera podido probar el hecho de haber llevado a Salam en el avión, sino en virtud del convencimiento del Consejo de que tal hecho se había producido, lo cual hoy en día puede resultar chocante, pero entonces era perfectamente legal. Reconozco hoy, como entonces, que no se equivocaron en su apreciación y que me condenaron justamente.

-¿Y tu mujer, cómo se encontró con la noticia? Porque además la rebelión de Salam se frustró y con ella todos sus proyectos ...

-Ah, si ... el golpe, desgraciadamente,fracasó, probablemente por la corriente entonces imperante que propugnaba la desaparición radical de toda presencia europea en Africa, disfrazándola de anticolonialismo, con las tristes consecuencuencias que hoy todavía podemos observar en gran parte de este continente..... ¿mi mujer, dices? Hombre, te puedes imaginar el disgusto tan horrible; los dos pasamos un momento difícil. Yo era un padre de familia con diez hijos, y el riesgo que había corrido era grande. En cuanto a mi situación profesional, pude superarla gracias a la amistad y compañerismo incondicional de toda la gente de Aviaco, desde el último botones hasta sus directivos, que me permitieron hacer el curso de Caravelle mientras duró mi inhabilitación profesional.

-Te refieres a aquel Caravelle 6R que era propiedad de Sabena y que se explotaba en banalización con Aviaco.

-Si, efectivamente y ello, no lo olvides, antes que la propia Iberia recibiese los suyos, lo cual me permitió ser el primer aviador español que realizó un vuelo de transporte público nacional en avión de reacción. Me siento muy satisfecho de haber logrado que los alumnos que yo preparé para superar el curso previo de transición a reacción, lo hicieron en un porcentaje muy superior al del propio personal de Sabena y con magníficas calificaciones.

-A propósito, cuéntame algo del Caravelle.

-Pues mira, era un buen avión, un avión ... diseñado a partir de ideas buenas, pero desarrollado con soluciones equivocadas. ¡Ese sistema hidráulico tan laberíntico! ¡Ese sistema eléctrico con corriente contínua que luego pasaba a alterna ...!

-Y luego, los motores ...

-Los motores iniciales, los Rolls Royce Avon eran antiguos, con un rendimiento bajo y muy contaminantes. Eran muy ruidosos, y el ruído "per se", es resultado de una ineficiencia energética, es energía que se pierde. La verdad es que la eficacia en el motor de reacción no se consiguió en las líneas aéreas hasta que no apareció el reactor de doble flujo, el reactor con "bypass", ¡Y de eso te puedo hablar yo más que nadie, que tengo cuatro en el corazón, ja, ja, ja, ...!

-A propósito, después de tu durísimo trabajo en Aviaco, las cosas en la compañía empezarían a ir bien, ¿no?

-El trabajo fué duro para todos, y entre todos se consiguieron mejoras sustanciales; en cuanto a seguridad, te puedo decir que en mis cinco años no tuvimos un solo accidente grave, no se perdió un solo avión.

-Y cumplida tu misión, te vuelves a Iberia ...

-Sí, sí. Volví a Iberia en 1962 y empecé a volar el DC-8/52, pero también pude seguir ocupándome, como en tiempos de Aviaco, de cuestiones técnicas en la Comisión Asesora de Navegación Aérea, que entonces dependía del Estado Mayor del Aire y la presidía el general Frutos. En realidad, yo era vocal permanente, representante de las Lineas Aereas, desde el año 52, a raiz de las más de trescientas propuestas de modificación que presenté, al Reglamento de Circulación Aerea.

-¡Trescientas propuestas ...!

-Si, la verdad es que trabajé mucho, no sólo en el Reglamento, sino también en la elaboración de procedimientos de aproximación a los aeropuertos, en la distribución del espacio aéreo español y en la definición de la Red de Ayudas a la navegación.

-Y además, en tus ratos libres conseguías DC-3, ¿no?

-Si señor, conseguí ocho DC-3 de la Ayuda Americana al precio de una peseta cada uno, para destinarlos al entrenamiento de nuestros pilotos comerciales. Yo había hecho una gran amistad con el personal de la misión de Ayuda Americana en nuestro país, a cuyo frente estaba un estadounidense originario de Idaho aunque con apellido tan vasco como Arrizabalaga. "Arriza", que así le llamábamos para abreviar, era una persona formidable, y congeniamos mucho. Al trabajo conjunto de todos se debió aquella cesión, aquel regalo por mejor decir, de los ocho DC-3 con los que entrenamos a la gente que llegaba a Iberia.

-¿Qué fue luego de aquellos aviones?

-Luego se transfirieron al Ejército del Aire para que continuaran su labor de enseñanza en Matacán. Como entonces Iberia se nutría exclusivamente de pilotos militares y pasaba un poco lo que ahora, que no llegaban en la cantidad necesitada, se llegó al acuerdo con el Ministerio del Aire de contribuir a acrecentar el número de aviones de entrenamiento a cambio de que desde Salamanca se nos enviaran más pilotos ... y en una etapa más avanzada de su formación.

-Seguimos contigo. En 1965 pasas a desempeñar la Dirección de Operaciones de Iberia.

-Es cierto. Iberia atravesaba un momento complicado en lo tocante a la seguridad en

vuelo, y yo, como otros muchos, veía cosas que podían funcionar mejor. Recuerdo que un día, en un almuerzo con el personal volante franco de servicio, el teniente general Rubio, su Presidente en funciones, se quejó de las críticas que llegaban en relación con algunos incidentes y accidentes que se habían producido en Iberia; y vino a decirnos, más o menos, que en una compañía aérea casi había que resignarse a tener algún percance que otro de cuando en cuando, porque ello era inevitable, y que las críticas sólo podían provenir de desleales o de traidores. Entonces yo, que guardé un total y respetuoso silencio durante el almuerzo, esperé a llegar a mi casa, y le escribí una carta en la que le decía que de desleal, nada, de traidor, menos, y que con todo respeto, y precisamente por lealtad a su persona y a la propia empresa, me veía obligado a señalar todos aquellos puntos concretos que podían y debían ser corregidos, para mejorar sustancialmente la seguridad de los vuelos. Al parecer esta carta fue lo sufientemente polémica para que en el Consejo de Administración se barajara la posibilidad de expulsarme de la compañía, aunque finalmente tomaron la decisión de nombrarme Director de Operaciones.

-Y se mejoraron las cosas ...

-Pues claro, fue cuestión de tecnificar toda la operación, incluyendo en esta tecnificación la instrucción propiamente dicha: se creó un Centro de instrucción y se compraron simuladores de vuelo y sobre todo, se creó un cuerpo de técnicos de operaciones, hasta ahora inexistente, y se inició la mecanización informática de la ayuda al vuelo. Es decir, se pasó de una estructura elemental de mando directo, similar a la de una escuadrilla, a una organización compleja que respondía a las necesidades de unas operaciones de vuelo similares a la de un Mando Aéreo.

-Y ser Director de Operaciones, mientras lo fuiste, tampoco te impidió seguir volando, ¿no?

-No, claro que no.

-Durante los años siguientes ¿tuviste alguna otra actividad distinta del vuelo?.

—Pues sí; dos años antes de retirarme, Merino Rambaud, entonces Director de Operaciones, me encargó la puesta en marcha de la Comisión Asesora de Normalización de Procedimientos Operativos(CANOPS). En esta Comisión, y en estrecha relación con la Subdirección Técnica de Operaciones, se realizó una gran labor en la normalización de la presentación de información en vuelo: listas de comprobación, listas de emergencia, cartas de navegación, etc... así como en la normalización de procedimientos de ahorro energético y, sobre todo, en el estudio y las propuestas de todo tipo para conseguir implantar en Iberia la categoria II de procedimientos de aterrizaje, labor esta en la que me gustaría destacar la entusiasta y eficacísima colaboración de Miguel Adrover, que luego llegó a ser Director de Operaciones.

Fotografía tomada el día del último vuelo realizado como profesional de Iberia. Año 1982.

-Hasta 1982, en que te retiras con treinta mil horas de vuelo, ¿qué aviones volaste?

-El DC-8/52 como ya te he dicho, luego el DC-8 Super 63, muchísimo mas avanzado que el anterior, posteriormente el DC-10/30, y como final el B-747/200. He debido volar alrededor de los 70 tipos de avión distintos desde que me hize piloto, pero en los que más horas efectué han sido, con diferencia, el DC-8 y el Jumbo.

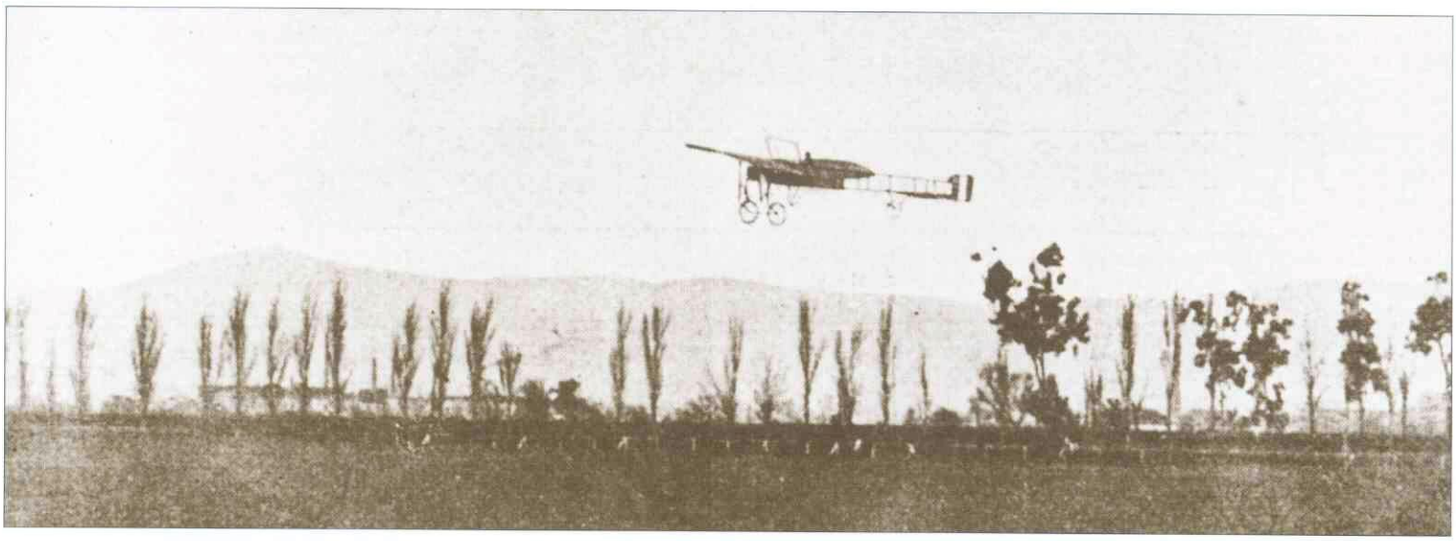
***

Hace siete horas (¿o quizás más?) que iniciamos la entrevista; hace siete horas que empecé a intentar un retrato de la vida de Carlos Texidor, y ahora veo que tal vez me falta lienzo. Su personalidad se me sale del marco. He desayunado, he almorzado, he paseado con el por Villalba; le he visto una expresión nostágicamente rebelde cuando recordaba para Aeroplano cómo en plena guerra, siendo aun menor de edad, se enroló en una Bandera de Falange, o cómo creyó engañar a su madre para disfrazar su partida hacia Rusia; le he visto volver a emplear la inconfundible mímica de las manos, tan común entre los pilotos de caza, para contarme sus combates y sus derribos con la Tercera Escuadrilla Azul; le he visto levantarse súbitamente de su butaca y medir a zancadas la habitación cuando se ha referido, con la impostación de voz de los profesores, a la instrucción de los pilotos y a la seguridad en vuelo; y le he visto, en fín, en el gesto de la confidencia, e incluso de la complicidad, cuando rememoraba la fascinante aventura del regreso de Salam a Argel. nunca hasta ahora había tenido yo la oportunidad de entrevistar a alguien que supiera tanto de tantas facetas de la aviación; quizá por ello me resista a aceptar que el hombre que llevó la modernidad y el rigor a la operación de vuelo en nuestra Aviación Civil ande por ahí, entre Villalba y Palma, alejado, no ya de los centros de decisión, sino de los órganos de asesoramiento, e incluso de formación, en los que su experiencia sería tan aprovechable. Yo creo que él, en el fondo, tampoco lo entiende del todo, aunque no reniegue de dedicar ahora a su numerosa familia el tiempo que antes no pudo darle; al menos, esa impresión tengo, mientras en la misma puesta del garaje subo a su Lancia rojo, inmaculadamente limpio, con el que nos iremos de paseo por Madrid. Su primer ruego es que me abroche el cinturón.

-Vivo bastante tranquilo, y, bueno, creo que conmigo pasa un poco lo que con los catedráticos; que en la edad en la que se hallan en la cima de su experiencia ...es llegar la jubilación, y se acabó; por cierto tocayo, ¿te has puesto el cinturón? Es que en autopista ...

Y seguimos hablando, y hablando: la Escuela Nacional de Aeronáutica, ese gran proyecto que no llegó a colmar las ilusiones iniciales, el Estatuto del Comandante de Aeronave, la legalización de su nivel académico, "me parece escaso atribuirles un nivel de grado medio cuando llevan tras de sí cientos de personas sobre las que ostentan incluso —fíjate— autoridad gubernativa". En un momento dado, me doy cuenta de que todos los coches que van por la autopista, camino de Madrid, van quedando a nuestra zaga. Cuando, por curiosidad, miro el cuentakilómetros del Lancia, empiezo a comprender su interés porque me pusiera el cinturón: no andamos muy lejos de los doscientos por hora.

Este, todo él, es Carlos Texidor ... ■



Aquellos primeros aviadores en España

VICENTE GARCIA DOLZ
Coronel de Aviación

Enunciando la cuestión quizás de modo exageradamente reduccionista, con gran esfuerzo de síntesis, se podría afirmar que la aviación, como fenómeno sociológico, penetra en España desde junio de 1909, a través de Cataluña, procedente de Francia y de la mano de la burguesía catalana. Casi al unísono se abren nuevos núcleos aviatorios en Madrid, Sevilla y San Sebastián, fundamentalmente. Entre 1909 y 1911, la aviación se implanta totalmente en España. Los pioneros de la Aviación en España dejaron su impronta en 1910.

LOS BURGUESES AVIADORES DE BARCELONA

EL 18 DE DICIEMBRE DE 1908 EL GOBIERNO CIVIL DE BARCELONA aprobaba los estatutos de la *Asociación de Locomoción Aérea (A.L.A.)*, creada <<con el objeto de estudiar y fomentar el desarrollo de la locomoción aérea en todas sus formas». La *Asociación* tenía por finalidad organizar conferencias, exposiciones, congresos, concursos y experiencias científicas y deportivas, todo ello relativo a la *locomoción aérea* (denominación de inequívoca procedencia francesa). Los socios de número debían satisfacer 15 pts. anuales y los vitalicios adquirían tal carácter mediante un desembolso único de 300 pts. En el domicilio social de la *Asociación* —la llamada *casa Riba*, sita en el número 20 de la barcelonesa Plaza de Cataluña— estaba prohibido tanto el juego como las discusiones políticas y religiosas. Allí sólo se podía hablar de locomoción aérea (aviación y aeróstatos) y nada más que de "locomoción aérea", la nueva religión superadora de toda discrepancia ideológica (1).

Está documentado que muchos socios de la *A.L.A.* pertenecían a *Solidaridad Catalana*, órgano activo de la fuerza regionalista y autonomista catalana, patente entre 1901 y 1907, hija legítima de los planteamientos decimonónicos de la red caciquil catalana organizada en torno de Cánovas y Sagasta; eran los hijos morales de Pi y Margall, Almirall... Hacia principios del siglo XX la burguesía catalana, introductora de la aviación en España, estaba alimentada ideológicamente por Prat de la Riba, Cambó y Carner.

Los catalanes amantes de la aviación, fundadores de *A.L.A.*, eran ricos industriales y comerciantes: Comas Solá, conde de Belloch, Vilar Carmona, Sardá Ballester, Enrique Riba, Martí Sardá (2)... su marchamo social era el de la gran burguesía y las clases medias catalanas que, junto con las del resto de España, había recorrido en el ochocientos un calvario de indigencias, navegantes perdidas en el inmenso mar de las agudas luchas de clase. Hacia principios del siglo XX, los empresarios, profesionales, empleados públicos y comerciantes españoles —en mayor medida los catalanes— comportaban dos estadios bien diferenciados: *gran burguesía* y *pequeña burguesía*, o lo que es lo mismo, una fracción aproximada al 10 % del cuerpo social, próxima a las altas capas de la minoría dirigente, y otra del 20 al 40 % que rechaza el status de las clases obreras, aunque sin poder pertenecer a los estratos superiores de la pirámide social. Son estas las clases sociales más activas de la España de los siglos XIX y XX: allí estuvieron los revolucionarios de 1868 y la I República, la generación de Costa y el 98, los regeneracionistas y los reformistas de 1901-1914... y los catalanistas de la barcelonesa y aviadora *A.L.A.*

Para ilustrar el ambiente de la aviación en Barcelona, desde 1907 su prensa publicaba frecuentemente dibujos humorísticos con motivos aeronáuticos, muchos de ellos ambientados en la Francia de la época. Aquí tenemos un dibujo del catalán Xaudaró, publicado en ***El Diario de Barcelona*** *el día 8 de junio de 1908. Su pie está redactado del modo siguiente:* ***PARIS DENTRO DE POCO. El aviador: —¿Voy bien para la Bolsa? El guardia: — No, señor; va usted a ese paso para el manicomio de Charenton.***

En el terrible ambiente de la semana trágica de Barcelona (finales de julio de 1909) y sus funestas consecuencias (represión sangrienta y ejecución de Ferrer Guardia) se publican los primeros números de la *Revista de Locomoción Aérea*, órgano oficial de *A.L.A.* Esta publicación quincenal estaba inspirada en las parisinas *L Aéronaute, L Aérophile, La Revue Aérienne, L Aéro, L Aviation Illustrée*, etc. La revista acogía en sus páginas publicidad de los *aeroplanos Wright*, de los *automoviles de la Hispano-Suiza*, de los talleres de *construcción de aeroplanos de la Sociedad Riba*, etc., etc.

El primero de mayo de 1910 aparecía, también en Barcelona, la segunda revista española especializada en temas aeronáuticos: se llamaba *Aviación, Ilustración Quincenal*. Constaba de 36 páginas a tamaño 34 X 25 cm. profusamente ilustradas; su contenido se dedicaba a información gráfica relativa a <<los adelantos, fiestas, concursos y proyectos de aviación y aeronáutica». La revista, con períodos de interrupción, apareció hasta bien entrados los años 30.

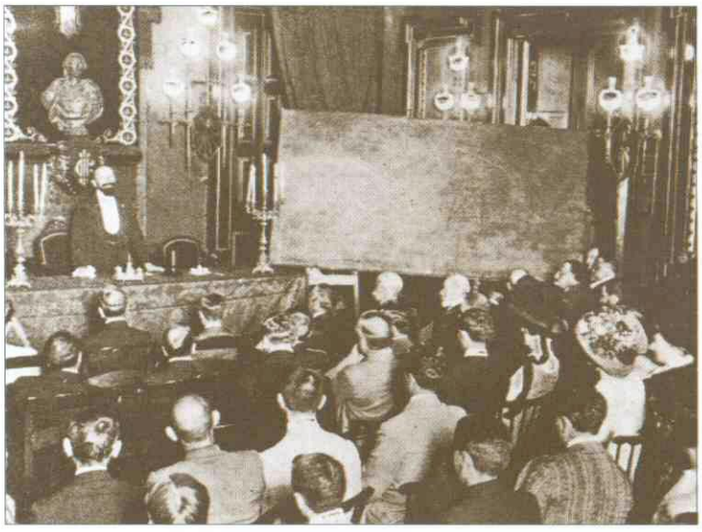
(1) *Revista de Locomoción Aérea* (R.L.A.), Barcelona, 15 de junio de 1909, pp. 13-14.
(2) Ibid., p. 12.

En la primera quincena de julio de aquél año 1909 marchaban a Issy-les-Moulineaux los Srs. Comas Solá, del Villar y conde de Belloch. El 4 del mismo mes Sommer batía la marca de duración, en manos de Wilbur Wright hasta entonces, volando en Chalons durante 2 horas y 27 minutos, a bordo de un *Farman III*. El día 18 Paulham batía el récord mundial de altura, pilotando un biplano *Voisin*, elevándose en Douai hasta una altura de 150 metros. El 25 del mismo mes Blériot atravesaba el Canal de la Mancha pilotando su monoplano XI. Nuestros catalanes bebieron aquél ambiente aviatorio, conocieron a varios pilotos franceses que participaban en el concurso de Reims y regresaron a España. En la sesión de *A.L.A.* del 5 de agosto se proyectó la celebración de la *Semana de Aviación de Barcelona* (3).

Hacia finales de agosto de 1909 la *A.L.A.*, mediante un convenio celebrado con el *Real Polo Club* y la *Sociedad Hípica* de Barcelona, convertía en aeródromo el hipódromo de Prat de Llobregat. Se trataba de un espacio rodeado de palcos y tribunas, a los que se añadía un depósito de materiales, un taller, dos hangares y un depósito de combustible.

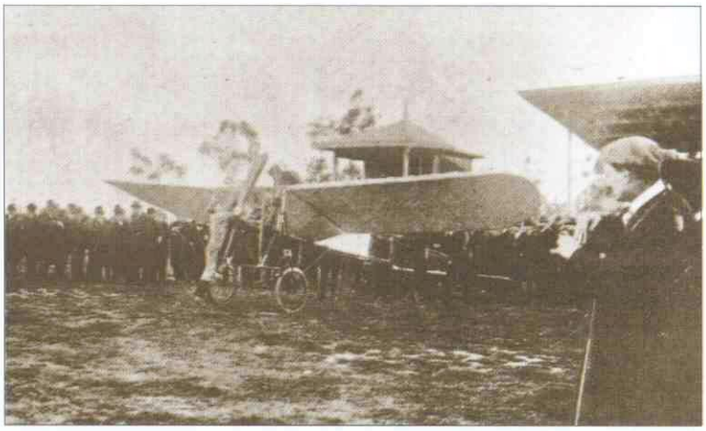
Por esas mismas fechas los marqueses de Marianao y de Alella regían el

(3) *R.L.A.*, 15 de agosto de 1909, p. 48.

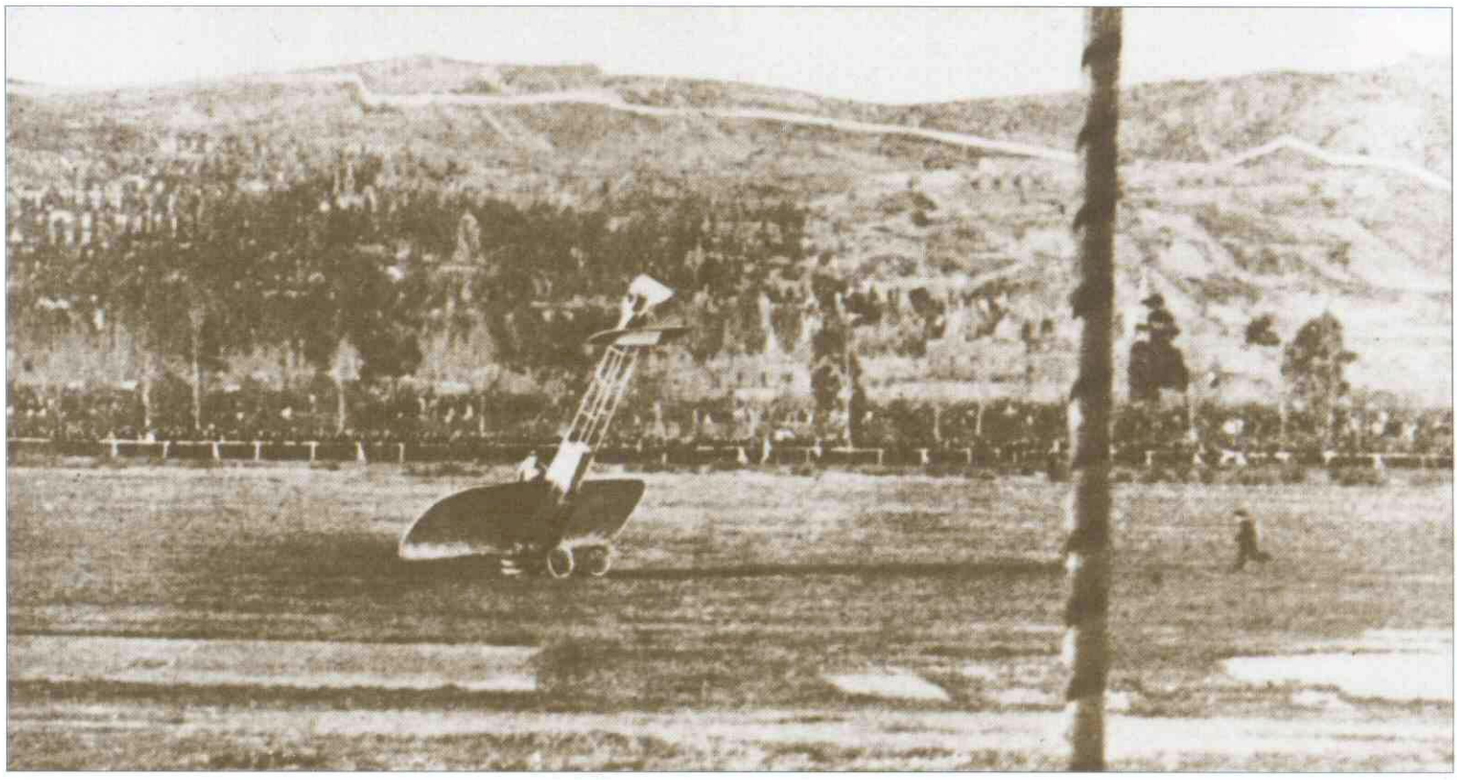


Una de las primeras actividades de la ***Asociación de Locomoción Aérea de Barcelona*** *fue la de organizar conferencias sobre Aviación para ser impartidas a los aficionados. En la foto, el francés Bourlet se dirige al selecto público en la* ***Real Academia de Ciencias de Barcelona****, el día 11 de septiembre de 1909.*

El uruguayo Mario García Cames puso su aeroplano ***Blériot XI*** *a disposición de la* ***Asociación de Locomoción Aérea****. Con ello se cerró el trato con Julien Mamet para que volara en Barcelona.*



Tradicionalmente se ha tenido al aviador francés Julien Mamet como el primero que voló en España, el día 11 de febrero de 1910. No obstante, existe constancia que tal primer vuelo en España fue el realizado en Paterna (Valencia) el día 5 de setiembre de 1909 por el valenciano Olivert, en un aparato diseñado y construido por Gaspar Brunet. En la foto tenemos a Mamet preparando su aeroplano en el aeródromo de el Prat de Llobregat, el día 11 de febrero de 1910.



Monoplano de Mamet accidentado en el despegue, el día 20 de febrero de 1910.

Aero-Club de Cataluña, entidad que adquiría una extensa zona, también en el Prat de Llobregat. Ambas sociedades, la *A.L.A.* y el *Aero-Club*, unieron sus esfuerzos a partir de febrero de 1910, con la finalidad de promocionar los primeros grandes certámenes de aviación en España (4).

El capitán de Ingenieros Cañellas, uno de los miembros más activos de la Junta Directiva de *A.L.A.*, piloto de planeadores en su escuela de Valladolid, brillante conferenciante y eficaz gestor, manifestaba incesantemente su voluntariosa impronta castrense animando a sus compañeros ante las crecientes dificultades para convocar la *Semana de Aviación de Barcelona*, prevista su celebración en un principio para el mes de septiembre de 1909. El proyecto no sólo no sería abandonado, pues se añadía al mismo la idea de celebrar una *Exposición de Aviación* en Barcelona.

¿EL PRIMER VUELO DE UN AVION EN ESPAÑA?

EL DIA 9 DE FEBRERO DE 1910 llegaba a Barcelona, debidamente embalado, procedente de la aduana de Port Bou, el monoplano *Blériot XI*, propiedad del uruguayo Mario García Cames, alumno de la escuela de Pau. El aeroplano, similar al que había atravesado recientemente el Canal de la Mancha —tenía un motor *Anzani* de tres cilindros y 25 caballos, y una hélice construida por Chauviere—, tuvo que ser reparado en los talleres de Enrique Riba y, ya montado, fue exhibido por las calles de Barcelona. El 10 de febrero el monoplano fue llevado al campo del hipódromo de Casa Antúnez, en el Prat de Llobregat.

Por fin, reunidos el día 11 en el campo de aviación la junta directiva de la *A.L.A.*, un buen número de socios de la misma y los periodistas, el aviador francés Julien Mamet —contratado por su fama de compañero y amigo de Luis Blériot—, auxiliado por su hermano y por García Cames, realizó los preparativos para el vuelo. A las cinco de la tarde Mamet despegó en el aeroplano de García Cames, recorriendo a dos metros de altura una distancia que los testigos calcularon de 15 a 30 m., «no muy calmado el viento todavía». Regresó al punto de partida y poco después emprendió otro vuelo, esta vez a unos 60 m. de altura, viró sobre el campo, se alejó hacia el mar y volvió a aterrizar. Este vuelo duró dos minutos y ocho segundos. En vista de su éxito se repitieron las exhibiciones los días 17 y 20 ante un público cada vez más numeroso y entusiasta (5).

Las exposiciones aeronáuticas catalanas constituyeron actividades precursoras de la ***Semana de Aviación de Barcelona.*** *Aquí vemos el cartel de la* ***1ª Exposición Aeronáutica en España****, celebrada en Barcelona entre marzo y abril de 1910.*

Edmond Poillot *—primera foto— era un piloto y periodista francés especializado en temas aeronáuticos. Voló en el Prat de Llobregat los días 24 y 27 de marzo de 1910, pilotando un Voisin. Rompió el aparato el primer día y aterrizó forzosamente el segundo. El también francés* ***Luis Gaudart*** *voló con gran éxito en Barcelona los días 27 y 28 del mismo mes y año. Lo hizo igualmente en Chamartín poco después.*

Es preciso explicar que aquellos primitivos aeroplanos tipo *Blériot* carecían de superficies articuladas de alabeo, dirección y profundidad. El piloto gobernaba muy precariamente estas variables merced a modificaciones en la superficie de los planos de sustentación, alabeándolos mediante el mando ejercido sobre cables. Naturalmente, era muy difícil corregir vientos cruzados en las maniobras de despegue y aterrizaje. Por otra parte, el mando de profundidad no era nada preciso en los ascensos, maniobras muy comprometidas, acompañadas del continuo e inminente peligro de la entrada en pérdida y subsiguiente barrena. El piloto sólo tenía una muy imprecisa referencia de velocidad, dado que el anemótro estaba constituido por una varilla flexible cuya curvatura indicaba muy mal la velocidad sobre una escala graduada. Los cambios de rumbo se efectuaban "al plato" (metiendo pie en el mando de dirección), con escaso mando de alabeo. Además de todos estos inconvenientes, el par motor convertía en peligroso cualquier giro a la derecha. En estas condiciones tecnológicas, era lógico que los pilotos de la época prefirieran volar en ausencia de todo viento, generalmente al amanecer y al atardecer.

Para la generalidad de los historiadores de nuestra aviación este fue el primer vuelo realizado en España con un aeroplano. Esta visión quizás un tanto conformista, no excesivamente crítica ni revisionista, es la que ha prevalecido hasta no hace mucho. Más adelante veremos que el primer vuelo de un avión en España tuvo por piloto a un español, a bordo de una máquina diseñada y construida en España.

Mamet finalizó aquél memorable 11 de febrero de 1910 despegando en el campo del hipódromo «con rumbo al Oeste y describiendo una gran circunferencia, aterrizando en el mismo punto de partida, calurosamente ovacionado por los que presenciamos aquél hermoso espectáculo» (6).

El domingo día 13 de febrero debía verificarse la primera fiesta pública de aviación en España. Se reunieron en el hipódromo de el Prat y sus alrededores unos 200.000 espectadores. La aviación demostraba ser ya un auténtico *fenómeno de masas*, uno de los marchamos del nuevo siglo XX. Sin embargo el mal tiempo obligó a suspender y aplazar la fiesta.

El día 15 Mamet logró una altura de 150 m. El día 17 realizó otros dos cortos vuelos y el 20 sufrió un leve accidente por culpa de un fotógrafo que se situó frente al aeroplano en pleno despegue (7).

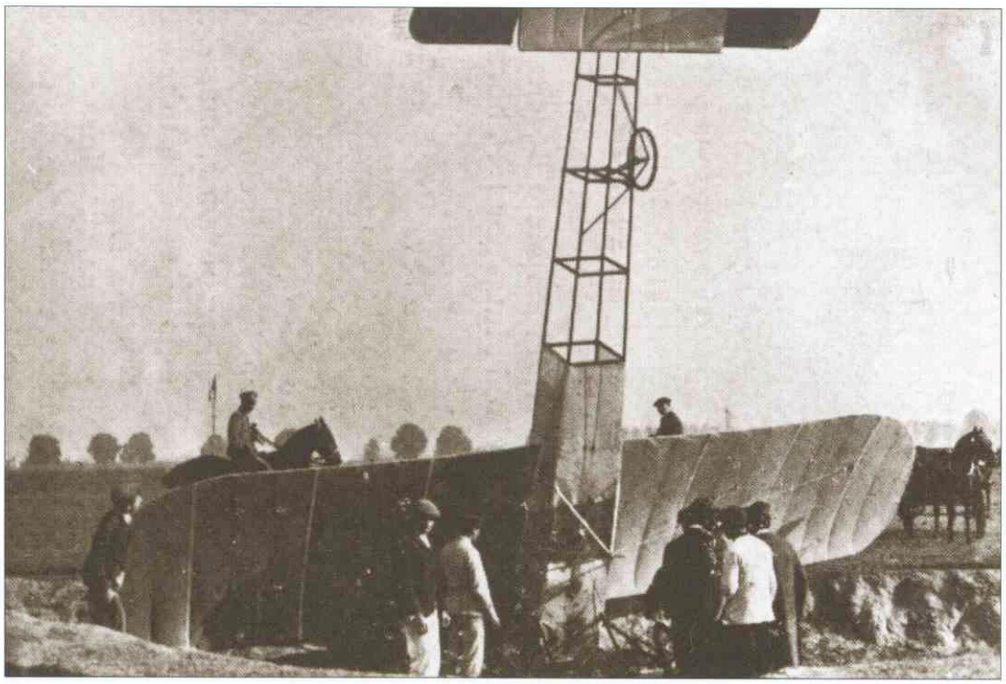
LOS PRIMEROS CERTAMENES DE AVIACION EN ESPAÑA

EL 15 DE MARZO DE 1910 SE inauguraba en Barcelona la Primera *Exposición de Aeronáutica en España*. Cooperaban en la misma la A.L.A. y los también barceloneses *Club Aeri Santos Dumond, Juventud Aviadora Española, Sección de Aviación del Ateneo Enciclopédico Popular* y la *Sociedad de Atracción de Forasteros*. El principal objeto de esta exposición consistía en arbitrar recursos para la escuela de aviación que se pretendía crear en Barcelona por la *A.L.A.*

La *Exposición* procuraba la vulgarización y difusión de los conocimientos aeronáuticos de la época. Había globos, dirigibles, cometas, planeadores, helicópteros, ortópteros y aeroplanos, unos a escala y otros reales, entre los cuales se hallaba el aeroplano de Gaspar Brunet. En la *Exposición* figuraban unos 150 modelos de aparatos voladores. La parte histórica de la misma estaba constituida por reproducciones a tamaño real de los aparatos de Besnier (año 1675) y Blanchard (año 1788). La parte dedicada a maquetas de escala reducida (1/10, 1/5 y 1/25) disponía de las de los aparatos de la época: *Henry Farman, Antoinette, Demoiselle, Blériot XI, Wright*, etc., etc. (8).

En agosto el *Centre Catalá* inauguraba en Sabadell otra exposición de aeronáutica y aviación, con motivo de la Fiesta Mayor local. En esencia, se trataba de una repetición de la exposición barcelonesa de marzo: maquetas y

(4) *El Diario de Barcelona*, 4 de febrero de 1910.
(5) *R.L.A.*, 15 de marzo de 1910, pp. 86-87. También *El Diario de Barcelona*, 12 de marzo de 1910.
(6) *El Diario de Barcelona*, 12 de marzo de 1910.
(7) *R.L.A.*, 15 de marzo de 1910, p. 86.
(8) Ibid., p.88.



Tras la ***Semana de Aviación*** *de Barcelona comenzaron a propagarse por España los concursos y exhibiciones aéreos. El belga Olieslaegers —en la primera foto— ganó el primer premio de la* ***Semana Blériot*** *en Sevilla, celebrada entre los días 1 y 7 de abril de 1910. En la segunda foto tenemos el aeroplano de Barrier accidentado en este concurso el día 7 de abril de 1910.*

dos o tres aparatos reales. Los alumnos de la *Escuela de Artes y Oficios* de la localidad expusieron algunos aeroplanos de su invención, aunque desprovistos de motores: los hermanos Canalias y los Srs. Centellas, Ventura y Durán, mostraron sus inventos, monoplanos tipo *Blériot* y biplanos. Gaspar Brunet volvía a presentar sus inventos, un gran planeador, una hélice y un mando de dirección "múltiple o universal" (9).

El día 24 de marzo de 1910 voló Edmond Poillot en el hipódromo de el Prat, con tan mala fortuna que su biplano *Voisin*, con motor *Gnome* de 50 caballos, quedó prácticamente destrozado tras chocar contra un árbol en un aterrizaje. Reparado el aeroplano bajo la dirección de Gaspar Brunet, con la colaboración de los talleres de *Hispano-Suiza* en lo relativo a la parte motorizada, Poillot volvió a volar en el Prat de Llobregat el 27 de marzo, aunque con escaso éxito, al verse obligado a tomar tierra inmediatamente por avería en el timón de profundidad.

El mismo día 27 de marzo de aquél 1910, bajo el patrocinio del *Aero-Club de Cataluña*, volaba en Barcelona Luis Gaudart, pilotando también un biplano *Voisin*. Esta vez era utilizado el llamado *Campo de la Bota*. El día 28 el espacio aéreo urbano de Barcelona era surcado por vez primera por un aeroplano. Gaudart despegó de San Andrés, se internó sobre el mar y dio la vuelta al monumento a Colón. En un vuelo de 40 minutos, el aviador francés recorrió 43 Km., alcanzando una altura de 500 metros (10).

Siguiendo el ejemplo de Barcelona, en marzo de 1910 ya funcionaban sociedades aeronáuticas en Madrid, San Sebastián, Sevilla y Pamplona. El Real Aéro-Club de España, fundado en 1905, organizó una exhibición en Ciudad Lineal a cargo de Julien Mamet, el héroe francés de Barcelona. El 23 de marzo de 1910 Mamet era en Madrid, como lo había sido Gaudart en Barcelona, el primer aviador que surcó sus cielos. Stoekel, que debía volar ese mismo día en Chamartín, no pudo despegar. El 26 de marzo Mamet vuelve a volar en Ciudad Lineal, con fuerte viento; tras un vuelo de 9 minutos, el popular aviador galo aterriza frente a la tribuna de S.M. la Reina Victoria, que felicita al intrépido piloto entre una clamorosa ovación del numeroso público. Mamet repite sus vuelos sobre Madrid los días 28 de marzo y 3 de abril (11).

Sevilla organiza en la dehesa de Tablada la *Semana Blériot*, a celebrar entre los días 1 y 7 de abril de 1910. Están inscritos Olieslaegers, Barrier, Tyck y Kulhing, todos ellos pilotos de monoplano *Blériot XI*. El 29 de marzo el belga Olieslaegers había realizado un hermoso vuelo con una duración de 25 minutos, a 100 metros sobre Sevilla. La meteorología deslució el festival, de modo que el día 2 de abril sólo voló Olieslaegers; los días 6 y 7 compitieron entre sí todos los participantes. El día 7 Barrier sufrió un leve accidente en un despegue, al meter su aeroplano en una zanja. Ganó la *Copa de Sevilla* el piloto belga, por haber volado durante la semana más de una hora. El premio de velocidad se lo adjudicó Kulhing y Thick el de distancia (12).

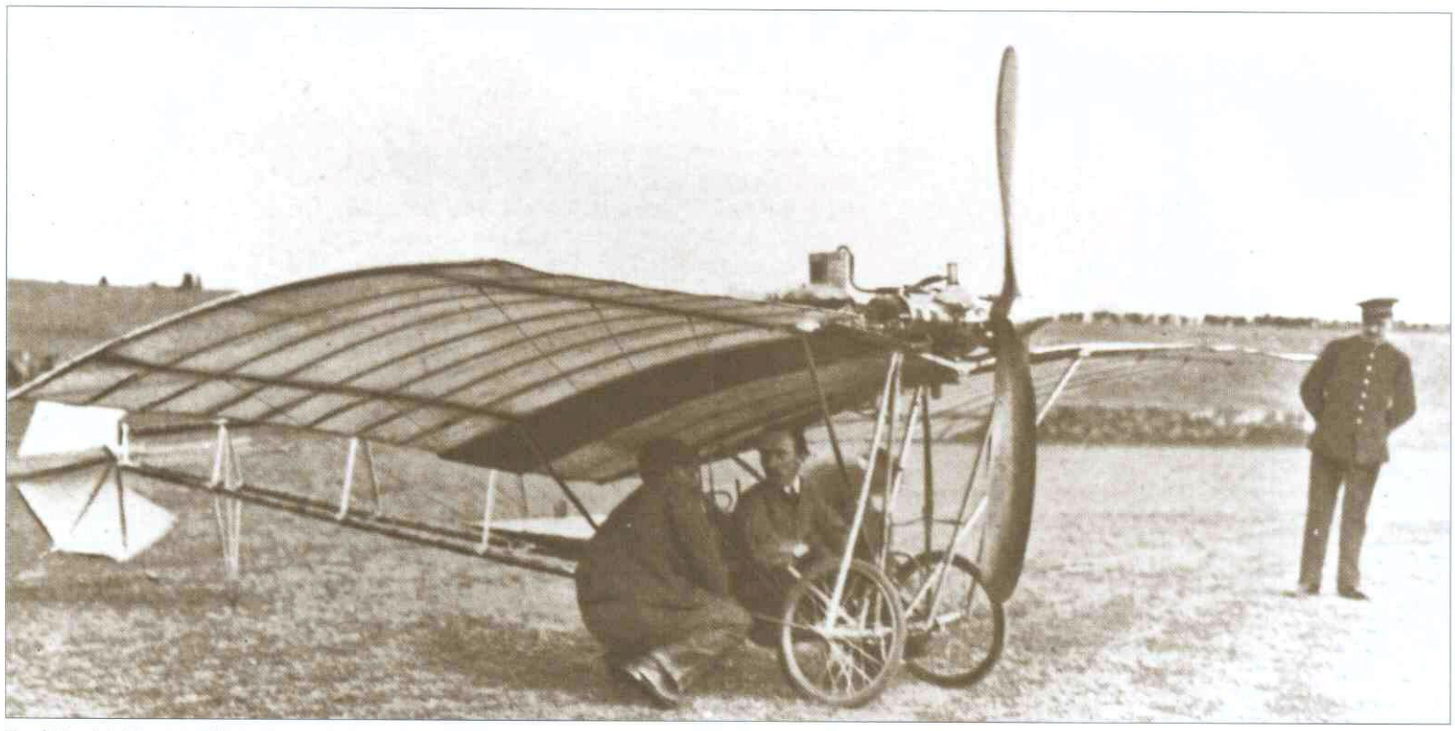
En San Sebastián el francés Huber Le Blon actuó pilotando su *Blériot* entre los días 27 de marzo y 2 de abril de 1910. Discípulo del también infortunado Délagrange, el barbudo y simpático Le Blon, una vez terminada su contrata en San Sebastián, en obsequio a las cariñosas muestras de aprecio dispensadas por el público donostiarra, quiso realizar un vuelo de regalo. El 2 de abril se dispuso Le Blon a realizar su intento de llegar al monte Igueldo, para saludar al director del observatorio, padre Orcolaga. Cuando el aparato se hallaba a 40 metros de altura se le vio caer en barrena (13). La causa del accidente debió ser la misma que la del que produjo la muerte de Délagrange. Ambos aviadores cambiaron el motor *Anzani* de 25 caballos que llevaban los *Blériot XI* por el *Gnome* de 50 caballos. Debió fallar la sujección del motor al aeroplano. Quizás el par motor de aquellos primitivos rotativos no estaba suficientemente contrarrestado por el insuficiente timón de profundidad de los aparatos *Blériot* de la época. La muerte de Le Blon, el primer aviador caído en España, impresionó a la comunidad nacional e internacional.

En abril de 1910 el *Real Aero-Club de España* patrocinó en Madrid la estancia de uno de los más prestigio-

Hubert Le Blon *habíase ganado la voluntad de los donostiarras tras sus exhibiciones de finales de marzo de 1910. Entre la consternación general, el 2 de abril siguiente el simpático y barbudo aviador francés cayó al mar, en La Concha, cuando ganaba altura hacia el monte Igueldo. Era el primer aviador muerto en España.*

(9) *R.L.A.*, 15 de agosto de 1910, pp. 267-268.
(10) *R.L.A.*, 15 de abril de 1910, pp. 130-131.

(11) *España Automóvil*, Madrid, 31 de marzo y 15 de abril de 1910.
(12) *España Automóvil*, 15 de abril de 1910.
(13) *R.L.A.*, 15 de abril de 1910, pp. 133-135.



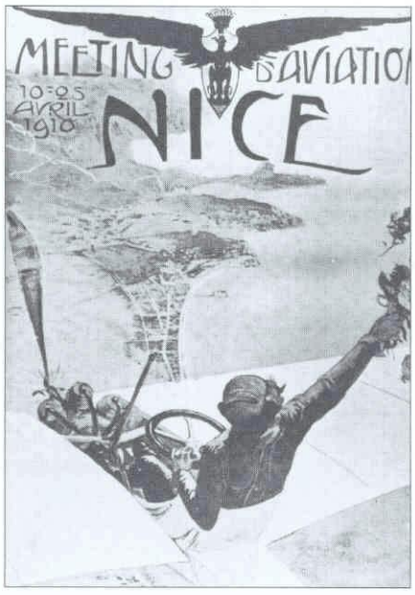
También visitó España Alberto Santos Dumont,brasileño nacionalizado en Francia. Exhibió en vuelo su aparato ***Demoiselle*** *en el campo de golf de Madrid, en abril de 1910.*

sos aviadores de la época: Alberto Santos Dumont mostró su famosísimo monoplano Demoiselle en el campo de golf, volando durante doce minutos en circuito cerrado, a 50 metros de altura (14).

Al fin se podría celebrar la esperada *Semana de Aviación de Barcelona*, tantas veces demorada. Tendría lugar en el aeródromo del hipódromo, entre los días 1 y 8 de mayo de 1910. Habíase acondicionado el campo de el Prat de Llobregat con un circuito de 5 Km., de 100 m. de anchura. Llegó Luis Blériot como atracción máxima, acompañado por De Lesseps, Olieslagers, Graham-White y Barrier. La fiesta contó con una subvención de 25.000 pts., procedente del Ayuntamiento de Barcelona. Se trataba del primer gran certamen de aviación celebrado en España, en consonancia con los *meetings* extranjeros más famosos: *Concurso de Reims, Semana de Cannes, Reunión de Aviación de Niza, Gran Semana de Aviación de Rouen, Semana de Aviación de Lión, Concurso Aéreo de Verona*, etc.

Pero los resultados de la *Semana de Aviación* barcelonesa no colmaron las esperanzas depositadas en ella. Se enfocó como una exhibición, no como una competición deportiva. Debido en parte a la mala meteorología, a la nula variedad de aparatos —sólo participaron los *Blériot XI*— y a la falta de estímulos económicos —ausencia de premios—, la *Semana de Barcelona* careció de importancia deportiva, aunque no de interés por parte de un público siempre ávido de emociones. Blériot, el gran maestro, no hizo nada de particular. Graham-Withe fue sustituido por Simon, dada la indisposición de aquél. Sólo destacaron la exhibición de Olieslaegers, con una prolongado vuelo sobre la zona urbana de Barcelona, y la serie de aterrizajes de precisión de Lesseps. El gran *as*, Luis Blériot, antes de marchar de Barcelona vendió su monoplano a Léonce Garnier, otro francés, residente en San Sebastián, quien había probado sin éxito un aparato de su invención (15).

(14) *España Automóvil*, 30 de abril de 1910.
(15) *R.L.A.*, 25 de mayo de 1910, p. 176.



Las fachadas barcelonesas y las publicaciones aeronáuticas del mundo comenzaron a exhibir y publicar el cartel oficial de la ***Gran Semana de Aviación de Barcelona****. Se inspiraba sin duda en el del* ***Meeting d'Aviation de Nice****. Ambos aviadores pilotan un* ***Blériot*** *—el aeroplano de moda tras su paso del Canal de la Mancha—, extienden sus brazos derechos y tienen a sus pies las respectivas ciudades patrocinadoras.*

Barrier y Simon, una vez terminada la *Semana de Barcelona*, se dirigieron a Córdoba para dar una serie de exhibiciones. El 19 de mayo de 1910 Barrier fue el primer aviador que surcó el cielo andaluz, con un vuelo de casi ocho minutos. Al día siguiente volvió a volar, pero una parada del motor *Anzani* le obligó a realizar un accidentado aterrizaje forzoso, con vuelco y rotura del *Blériot XI*. Acto seguido despegó Simon y realizó dos celebrados vuelos, uno de seis minutos y otro de ocho (16).

Mamet prosiguió su peregrinaje por España. El 22 de mayo realizó dos vuelos en la ciudad de Valencia. El día 29 se le paró el motor sobre el mar, planeó hacia la playa y el aparato volcó en el agua, aprisionando al piloto. Los espectadores temieron que siguiera la suerte de Le Blon, pero su hermano y Maertens, el mecánico, con la ayuda de una canoa motora, consiguieron librar al aviador, que se hallaba preso entre los alambres del fuselaje. Ya en tierra, chorreando, Mamet ordenó sacar un segundo *Blériot XI*, aunque el público quiso impedir que volviera al aire. Mamet volvió a despegar y dio otro recital de pasadas sobre el agua, entre el delirio de los espectadores (17).

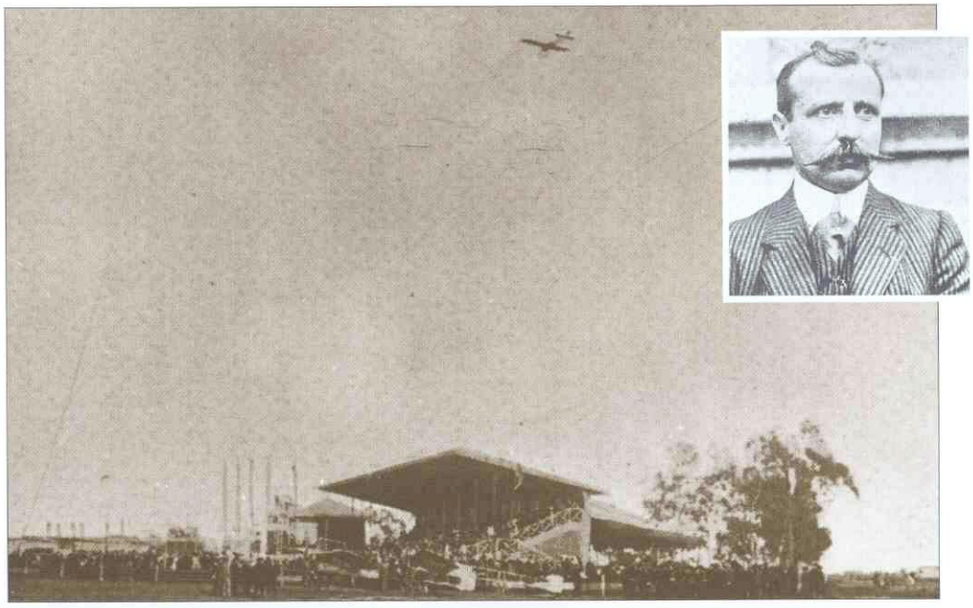
El 28 de septiembre de aquél 1910, Maurice Tabuteau voló desde Biarritz a San Sebastián. Se trataba del primer vuelo que tuvo como destino una ciudad española (18).

En octubre volaron en Santander Pascal y Moiret; en Logroño, Mauvais; y en San Sebastián, Morane, Tabuteau y Loygorri emocionaron a la multitud. El 23 de octubre Jean Mauvais, un francés amigo de los aerosteros militares españoles, voló de Madrid a Alcalá de Henares y regreso, con una toma de tierra intermedia, tanto a la ida como a la vuelta (19).

El feminismo buscaba en el aire sus victorias: Helene Dutrieux, la segunda aviadora del mundo, amiga de la baronesa

(16) *Aviación. Ilustración Quincenal, Barcelona*, 15 de octubre de 1910. También R.L.A., 25 de octubre de 1910, p.321.
(17). Ibid.
(18) *España Automóvil*, 15 de octubre de 1910.
19) *España Automóvil*, 30 de octubre de 1910.

de Laroche (la primera), se presentó en Barcelona, en octubre de 1910, pilotando un *Demoiselle* de Santos Dumont. La dama aviadora causó sensación, aunque, según la prensa de la época, no hizo nada extraordinario, pues «se limitó a despegar, elevarse a unos metros del suelo y recorrer tres veces el circuito del hipódromo>> (20). La señorita Dutrieux voló también en el madrileño campo de Ciudad Lineal en Marzo de 1911, en compañía de Mauvais y Garnier.



La Gran Semana de Aviación de Barcelona no constituyó el éxito esperado, en parte debido a la mala meteorología, en parte a causa de la ausencia de premios. Luis Blériot (en la foto superior) no hizo nada de particular. Sólo el pundonoroso Olieslaegers (sobrevolando con su aeroplano las tribunas de El Prat de Llobregat) arrancó sinceros aplausos de los barceloneses.

EL PRIMER VUELO DE UN AEROPLANO EN ESPAÑA Y LOS PRIMEROS AVIADORES ESPAÑOLES

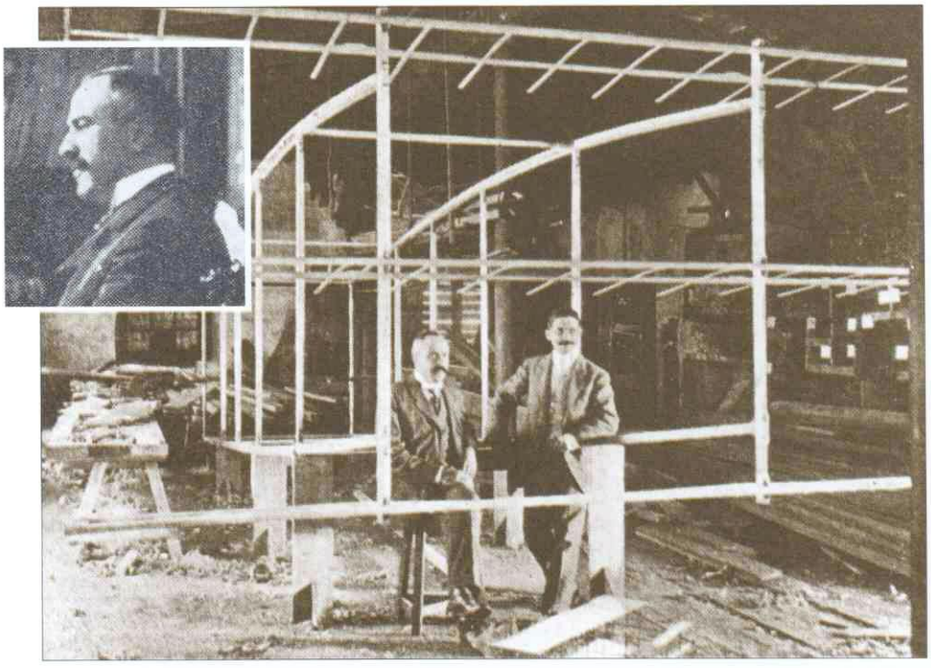
EL INGENIERO INDUSTRIAL CATALAN GASPAR Brunet y Viadera construyó y presentó en la Exposición de Valencia de 1909 un biplano que mereció la curiosidad general así como la atención y beneplácito de Don Alfonso XIII. El diseño, obra del valenciano Juan Olivert, Capitán de Ingenieros, fue realizado en Barcelona, en los talleres de los Srs. Rosell y Vilalta, en el primer semestre de 1909. Construido en madera de haya y fresno, se trataba de un biplano de 40 metros cuadrados de superficie alar, 10,30 metros de envergadura, con un doble timón de profundidad delantero, dos superficies verticales traseras <<para encebar los virajes» y un peso en vacío de 350 Kg. La inclinación necesaria para los virajes se obtenía por alabeamiento de los timones de profundidad, unido al movimiento de los timones de dirección y, además, por reacción de los planos delanteros situados en alto. El motor era un *Anzani* de tres cilindros y 25 caballos, que movía una hélice impulsora tipo *Chauviére,* de 2,25 m. de diámetro. Presentaba la novedad de un mando único, una especie de manillar de bicicleta que, moviéndose de delante a atrás, accionaba el timón de profundidad; con un movimiento circular a derecha o izquierda se movía combinadamente la dirección y el alabeo. En el puño de la derecha el piloto disponía del mando de gases y en el de la izquierda tenía «el interruptor de alumaje» (magneto) (21).

Construido el aeroplano mediante financiación del Ayuntamiento de Valencia, aquél fue probado en Paterna (Valencia) el día 5 de septiembre de 1909. No se trataba exactamente de una presentación al público. Sucedió que algunos periodistas se enteraron del acontecimiento y, consiguientemente, se presentaron en el campo unos cuatro mil espectadores, deseosos de admirar cualquier acontecimiento que pudiera tener relación con la naciente ciencia de los aeroplanos.

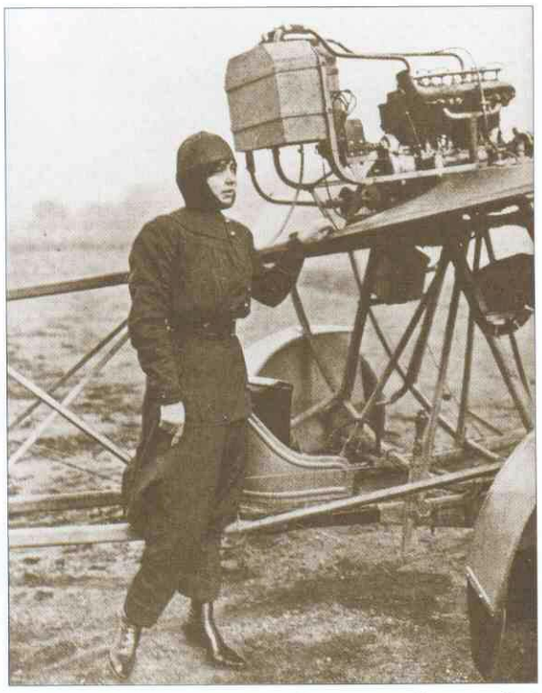
El mismo Gaspar Brunet narra el acontecimiento del primer vuelo realizado en España, el del valenciano Juan Olivert:

«El Sr. Olivert hizo primero una corrida por el campo, en la cual rodó unos 100 metros, viéndose que el motor funcionaba débilmente. Ordené se cambiaran los acumuladores de la inflamación y se lanzó por segunda vez el aparato que retenían, por detrás, dos operarios, soltándolo a la voz que dio el Sr. Olivert cuando el indicador del motor le marcó 750 revoluciones. El aparato levantó inmediatamente la cola, marchando sobre las ruedas delanteras unos 30 metros, después de los cuales se levanto por completo, marchando suavemente sin tocar el suelo unos 40 o 50 metros con buena velocidad; entonces el Sr. Olivert, temiendo tropezar con unos algarrobos, cortó bruscamente el alumaje, tomando tierra el aparato, que rodó velozmente por el suelo, hasta que la rueda de la derecha se metió en un hoyo, haciendo dar media vuelta al aparato y torciendo, en consecuencia, la citada rueda. El entusiasmo fue grande entre los que pudieron ver el aparato correr sin tocar el suelo y todos lamentaban la excesiva curiosidad e imprudencia de algu-

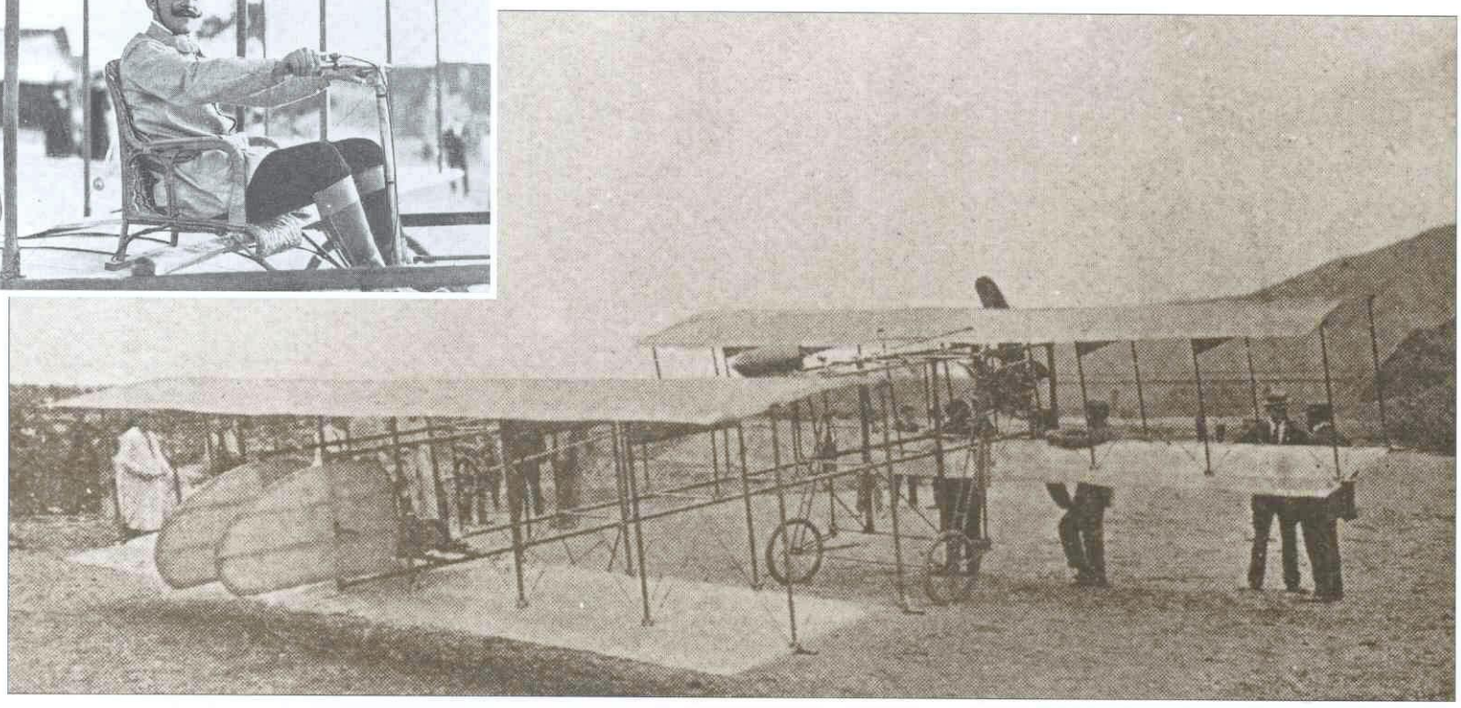
(20) Ibid.
(21) *R.L.A.*, 25 de septiembre de 1909, pp. 295.



Durante el primer semestre de 1909 el ingeniero Gaspar Brunet –foto superior– construyó un aeroplano, encargado por el valenciano Olivert y subvencionado por el Ayuntamiento de Valencia. En la segunda foto tenemos a Brunet y Olivert en el taller, con el aparato en construcción. A sus pies puede verse el modelo reducido a escala 1/10.



Helene Dutrieux, expresión del feminismo militante, pilotó en España un aeroplano ***Demoiselle,*** *primero en Barcelona (octubre de 1910) y después en Madrid (marzo de 1911).*



El aeroplano de Brunet, pilotado por el valenciano Olivert (foto sueprior), voló unos 50 metros en Paterna (Valencia) el día 5 de setiembre de 1909. Este sería el primer vuelo de aeroplano realizado en España. La foto grande nos ofrece una vista del segundo aeroplano de Brunet, en Moncada (Valencia). No consta que llegara a volar.

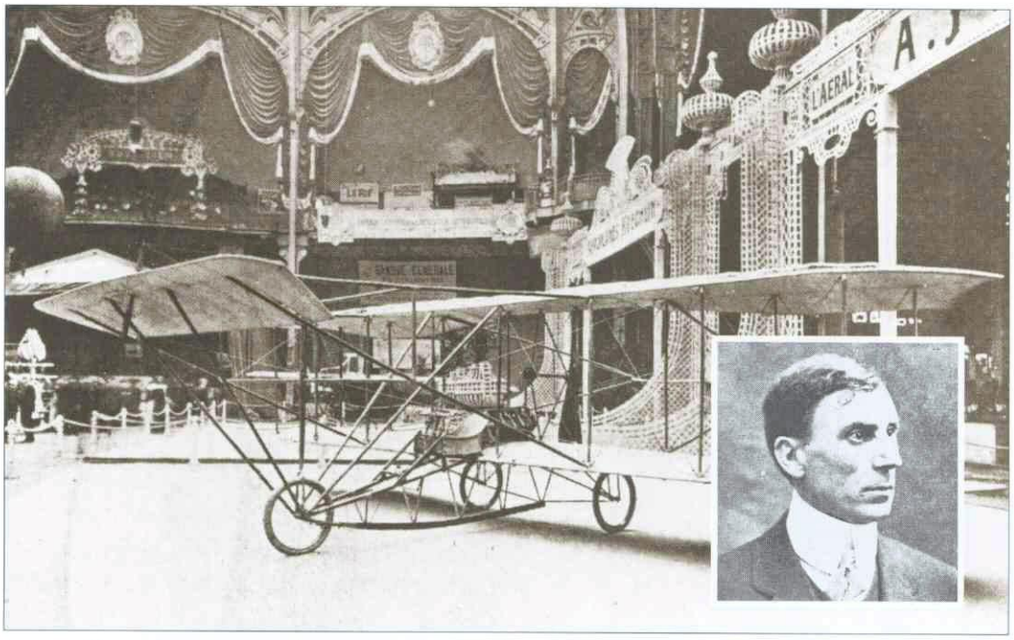
nos, verdadera causa de la pequeña avería que impidió la continuación de la experiencia y que el aparato se levantara más. De todos modos, la prueba fue concluyente, el aparato dejó tierra con gran suavidad y, a menos de 3/4 de la potencia del motor, tomó automáticamente la posición de vuelo...» (22).

Debiéramos reputar y proclamar este vuelo —y no el del francés Mamet en Barcelona, el 11 de febrero de 1910— como el primero de los realizados en España por un aeroplano. Y no se trata de vano patrioterismo. Al fin y a la postre es preciso tener presente que las marcas de la época registran distancias semejantes a los 40 ó 50 metros de los que nos informa el propio Gaspar Brunet en la prensa de la época. Por ejemplo, Orville Wright recorrió con su aeroplano *Flyer* menos de 40 metros, en aquél primer vuelo que registra la Historia de la Aviación, en las playas de Dayton el 17 de diciembre de 1903; Santos Dumont sólo alcanzó la distancia de 50 metros con su *Demoiselle*, el 24 de octubre de 1906, etc. (23).

Gaspar Brunet proyectó y construyó otro aparato. Ahora se trataba de un "doble biplano", con motor tractor delantero y puesto del piloto trasero. El 8 de octubre de 1910, en un campo próximo a Moncada (Valencia), fue probado el segundo aeroplano de Brunet por el piloto Ravelli, quien no logró despegar. Experimentado nuevamente el aparato el día 19, tampoco fue capaz de irse al aire. No existe constancia de que este aeroplano llegara a volar (24).

Antonio Fernández Santillana fue el primer inventor de aeroplanos del mundo que murió a bordo del suyo. También fue el segundo aviador español, aunque sus vuelos no los realizara en su patria. Natural de Aranjuez, sastre de moda femenina, se estableció en Niza, ciudad en la que vivió durante 25 años, hasta el final de sus días. Su breve vida constituyó un prodigio de entusiasmo idealista hacia la aviación. Vendió sus bienes y se dedicó en cuerpo y alma a proyectar y construir un biplano que presentó en el *Salón Aeronáutico de París*, abierto en septiembre de 1909. El aparato podría catalogarse como un tipo intermedio entre el aeroplano *Wright* y el *Curtiss*. Excepto el motor (un *Antoinette* de 24 caballos), todo el aeroplano era obra manual de su inventor. Se trataba de un biplano de 8,50 m. tanto de longitud como de envergadura, con un peso en vacío de 215 Kg. (a efectos comparativos, el *Blériot XI*, por ejemplo, pesaba 350 Kg) y una hélice propulsora tipo *Chauvière* de 2 m. de diámetro (25).

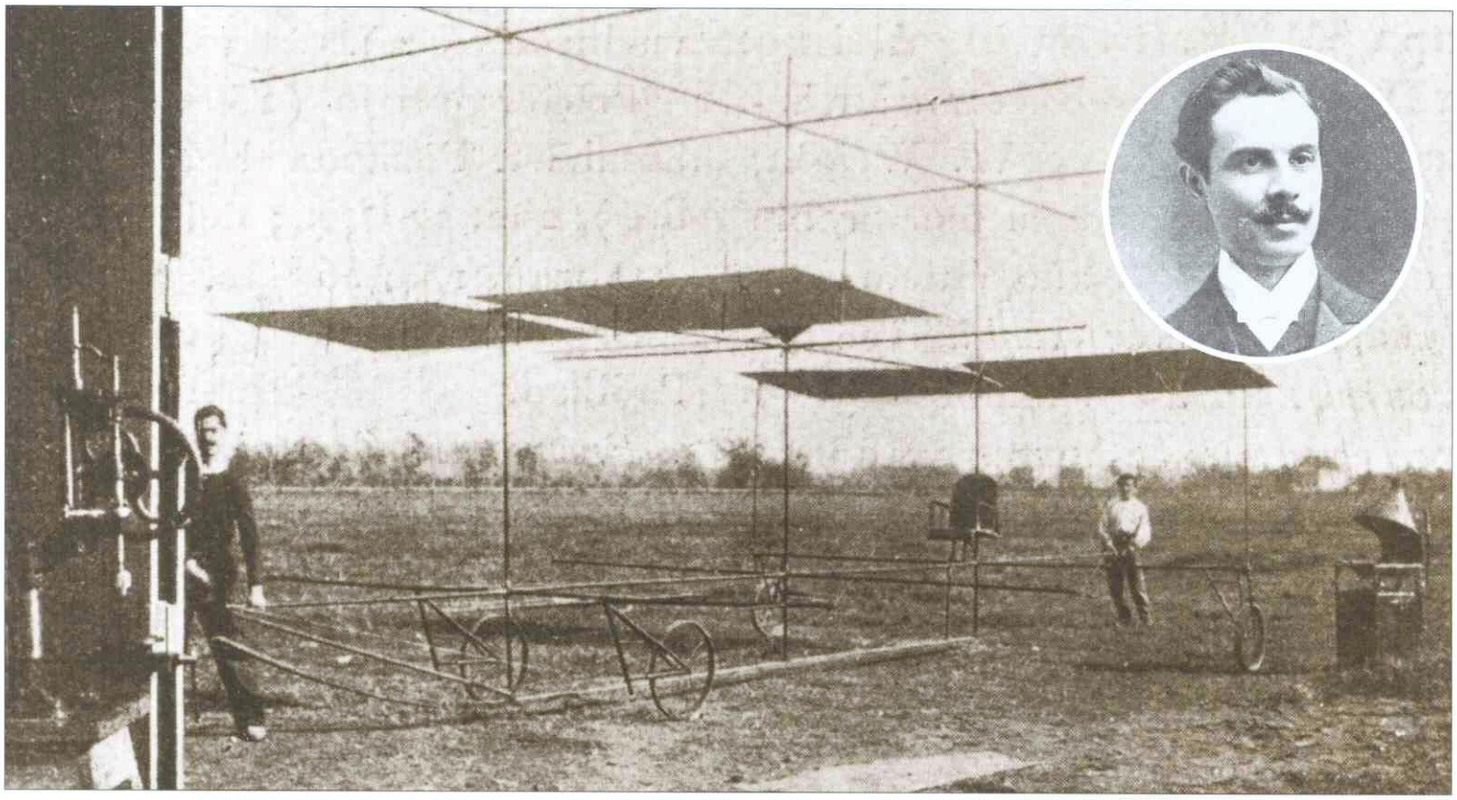
El industrial Pierre Levasseur compró la licencia del aeroplano de Fernández y se dispuso a fabricar una serie de ellos. Nuestro inventor y piloto se trasladó con su negocio a Antibes y participó en los concursos de Reims y Blakpool, aunque no consiguió gran cosa, sin duda a causa de la escasa potencia del motor. No se desanimó por ello y habiendo cambiado su antiguo motor por un 8 cilindros *E.N.V.* de 40 caballos, continuó sus experiencias en Niza. Pilotó con éxito su prototipo el 5 de noviembre de 1909. Al día siguiente una ruptura del mando de altura provocó la caída de su aparato y su muerte. Dejó viuda y dos hijos. La municipalidad de Niza tomó por su cuenta las exequias de Fernández y el periódico *L Eclaireur Nice* abrió una suscripción en favor de su familia (26). A los 33 años de edad, Fernández pasó a constituirse en la cuarta víctima de la aviación. Su biplano le sobrevivió y Levasseur construyó dos ejemplares que prestaron buenos servicios como aeroplanos de escuela.



Antonio Fernández, un sastre de ropa femenina nacido en Aranjuez y establecido en Niza, construyó un aeroplano que fue exhibido en la Exposición de París del año 1909. El infortunado inventor murió pilotando su aparato en Antibes el 5 de noviembre de 1909. Se convertía así en la cuarta víctima de la aviación.

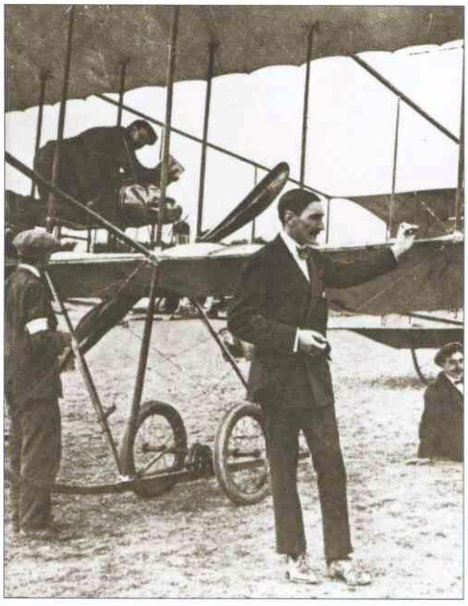
(22) Ibid., p. 296.
(23) A este respecto, ver el artículo de Antonio G. Betes en esta Revista, N° 5, p.15.

(24) *R.L.A.*, 25 de octubre de 1910, p. 321-322.
(25) *R.L.A.*, 15 de diciembre de 1909, p. 176.
(26) Ibid., p. 177.



De entre la multitud de intentos para construir y hacer volar aeroplanos en España antes de 1911, podríamos destacar el aparato del catalán Francisco Verdaguer (foto superior). En noviembre de 1909 comenzó a ser montado su original "multiplano" en el campo de El Prat de Llobregat. No consta que llegara a volar.

Hubo en España multitud de inventores que diseñaron aeroplanos, aunque ninguno de ellos llegara a volar. Sí lo hicieron los planeadores de Celestino Bayo Lucía y Heraclio Alfaro Fournier, militar y aerostero el primero, ingeniero civil el segundo. Sus aparatos volaron en 1907 y 1908, respectivamente. El barcelonés y socio de la *A.L.A.* Francisco Verdaguer diseñó en septiembre de 1909 un curioso prototipo —"aeroplano-multiplano"— formado por tres series de planos, sujeta cada una a un mástil vertical (27).



La foto de la izquierda vemos a Benito Loygorri Pimentel, un español nacido en Biarritz, junto a su aeroplano ***Henry Farman "de carreras"*** *en el campo de Ciudad Lineal, en noviembre de 1910. Es el primer español con título de piloto expedido por la Federación Aeronáutica Internacional. El segundo piloto español con este título es S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón (foto derecha).*

Benito Loygorri Pimentel fue el primer español con un título de piloto otorgado por la *Federación Aeronáutica Internacional.* Algunos españoles, ante la carencia de escuelas de aviación en España, marcharon a Francia y allí recibieron sus títulos. Loygorry consiguió el suyo con fecha 30 de agosto de 1910, en la escuela de Henry Farman en Mourmelón. Allí adquirió su biplano *H.F.* tipo *Course,* con motor *Gnome* de 50 caballos. Con él participó en las exhibiciones de San Sebastián durante septiembre y octubre de 1910, en las que alternó con León Morane y Maurice Tabuteau. En uno de tales vuelos llevó como pasajera a María Minondo, la primera mujer que voló en España. Loygorri, representante de la firma *H. Farman* en España, visitaba frecuentemente a sus amigos aerosteros militares de Guadalajara. De algún modo ello influyó en la opinión castrense para que dos de los primeros aeroplanos militares españoles fueran precisamente de la marca *H. Farman.*

Los primeros pasos de la aviación fueron inmediato objeto de atención por parte de los ingenieros militares españoles. Establecida en Francia la escuela de Wilbur Wright, allá acudieron Alfredo Kindelán y Emilio Herrera, quienes pudieron contemplar el aeroplano de Wilbur en Le Mans, el 2 de octubre de 1908. Durante febrero y marzo de 1909 viajaron Vives y Kindelán en comisión al extranjero para adquirir el dirigible que habría de dotar al Servicio de Aerostación. Al regreso se acercaron a Pau, donde el 1 de marzo Vives estuvo a punto de volar con Wilbur, impidiéndolo una avería en el sistema de lanzamiento. En otro viaje a Pau, Vives pudo volar con el conde de Lambert, alumno de los Wright. De entonces data la memoria que, redactada por Vives y Kindelán, elevaron al Ministro de la Guerra, sugiriendo la adquisición de un aeroplano. Poco después, en diciembre de 1910, el Ministerio de la Guerra, tras las correspondientes discusiones parlamentarias, aprobaba la adquisición de tres aeroplanos, dos *Henry Farman* con motor *Gnome* de 50 caballos y un *Maurice Farman* con motor *Renault,* también de 50 caballos. En el mismo momento, la *Comisión de Presupuestos de Francia* aprobaba un crédito de 1.800.000 francos para la adquisición de aeroplanos militares (28).

El primer militar español que logró el título de piloto de aviación fue S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón. Obtuvo por su cuenta el título de la *Federación Aeronáutica Internacional* el 27 de octubre de 1910, en la escuela *Antoinette* de Mourmelón. No voló en España hasta que se incorporó al curso de piloto militar de 1912, obteniendo el título elemental en febrero de 1913. En aquél año la aviación española ya se hallaba a semejante nivel de interés y desarrollo que la del resto del mundo. Los pioneros, tanto españoles como extranjeros, habían extendido el fenómeno aviatorio como un reguero de pólvora ■

(27) *R.L.A.*, 15 de septiembre de 1909, pp. 89 y ss.

(28) *R.L.A.*, 25 de diciembre de 1910, p. 370.

La aviación militar en el Africa Occidental española (1924-1936)

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación

AUNQUE LOS DERECHOS Y RESPONSABILIDAD DE España sobre el Sáhara Occidental estaban determinados por los tratados internacionales sobre una superficie de unos 300.000 kilómetros cuadrados, los únicos puntos ocupados por España eran en 1924, Cabo Juby en el norte, y Villa Cisneros en Río de Oro; el resto -casi la totalidad- se desconocía por completo, ya que las modestas, aunque audaces, correrías del capitán Bens -gobernador de Río de Oro desde 1903- apenas habían pasado de reconocimientos testimoniales hacia el interior.

LAS PRIMERAS ALAS ESPAÑOLAS EN EL SAHARA

LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA, NACIDA POR LA guerra y para la guerra, había dedicado todas sus energías desde 1913 a la que nuestra patria mantenía en Marruecos. Esta Aviación, que ya a finales de 1923 tenía una pujanza que permitía distraer de las operaciones algunos aviones por unas semanas, se lanzó a realizar su primer raid en 1924; un raid modesto en muchos aspectos, que sería el preludio del brillante manojo de travesías -sobre el mar y sobre la tierra- que los aviadores militares españoles desarrollarían a lo largo de la década siguiente.

Con este raid que se realizaría con aviones sacados de las escuadrillas que, día tras día, volaban y combatían tanto sobre la difícil y pelada orografía del Rif como sobre la no menos intrincada pero boscosa de Yebala, se trataba de llevar las alas españolas a las provincias más alejadas físicamente de la capital de la Nación, y para su realización se eligió el material que, dado su comportamiento en la campaña, más confianza inspiraba: el biplano Breguet XIV y el hidroavión Dornier "Wal".

Los Breguet -que serían tres- pertenecían al Grupo de Escuadrillas de Tetuán, e irían pilotados por los capitanes Rafael Martínez Esteve -que iría al mando de la patrulla- y Joaquín Pardo García, y el teniente Juan Martínez de Pisón. En el Dornier, que iría pilotado por el capitán Ramón Franco Bahamonde, viajaría el comandante Guillermo Delgado Brackembury, jefe de la misión.

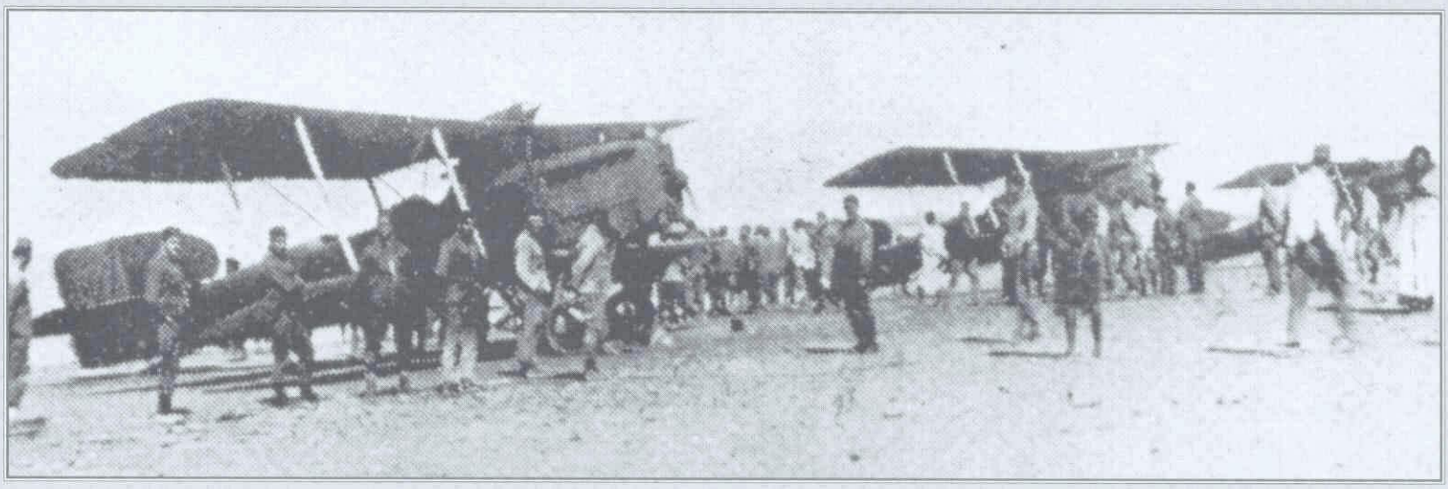
Saldrían los Breguet del aeródromo de Auámara, en Larache, y sobre él se reuniría con ellos el Dornier que había despegado de su base de El Atalayón, en la Mar Chica y tras recoger en Sevilla al comandante Delgado, había permanecido dos días en el puerto de Ceuta a causa del temporal.

El raid se inició, de hecho, el domingo 6 de enero de 1924 al despegar de Auámara los tres Breguet que, con escalas en distintos aeródromos del Marruecos francés -Casablanca, Mogador, Agadir- y retrasados varios días por las circunstancias atmosféricas -que fueron excepcionalmente malas-, el lunes 14, aterrizaban en el incipiente aeródromo de Cabo Juby, a muy poca distancia del fuerte, en el lugar elegido por el capitán Felipe Díaz Sandino que, para preparar el recibimiento de los aviones, había llegado varios días antes a bordo del falucho San Francisco de la base de El Atalayón.

Mientras esperaban la llegada del Dornier al que el mal estado de la mar había retenido en el puerto de Mogador, realizaron los Breguet varios vuelos hacia el interior del territorio, fijando la situación de algunos pozos, oasis y puntos importantes, tomando fotografías y, sobre todo, haciéndose ver por los indígenas, ya que ésto interesaba mucho al coronel Bens -Gobernador del Sáhara- para aumentar entre aquéllos el prestigio de España.

El 17 llegó el Dornier a Cabo Juby, y al no poder tomar agua en la zona "abrigada" por los escollos y la Casa del Mar

"Curiosa simbiosis de transporte en el desierto: Camellos y avión (Fokker F-XII).



Patrulla de Breguet XIV, en Cabo Juby. 15 de enero de 1924

por estar aquella muy agitada, hubo de hacerlo en mar abierto y mantenerse sin parar motores, y tras recoger al coronel Bens que viajaría en él al archipiélago canario, despegó para convoyar a los Breguet en la travesía, amarando en el Puerto de la Luz, en Gran Canaria, mientras los biplanos aterrizaban en el desierto de Gando, en la costa sudoriental de la isla.

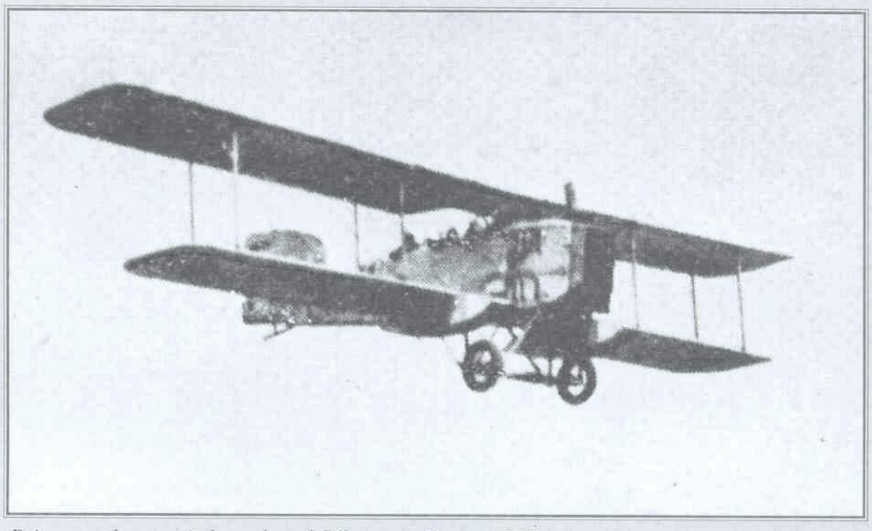
Este fue el primer acto de presencia en el Africa Occidental española, de aviones militares con la escarapela española en sus alas.

UNA ESCUADRILLA EN EL DESIERTO

EN 1926, SIENDO EL PROPOSITO DEL GOBIERNO DE España realizar expediciones de penetración y toma de posesión en el Sáhara, se dispuso que se efectuaran obras en el aeródromo de Cabo Juby, ampliando el campo que utilizaba la compañía francesa Latécoère en su línea de París a Dakar. Se despejó una zona de terreno lo suficientemente amplia para las operaciones de los aviones de la época, en

un lugar cuya única ventaja estaba en su proximidad al fuerte y estar amparada por éste, pero situado sobre un suelo arenoso y batido por el viento que, arrastrando la arena, formaba dunas cambiantes, de tamaño y situación, obligando a un trabajo constante y agotador para mantener el campo de vuelo despejado y evitar que aquéllas llegaran a cubrir los pequeños edificios e, incluso, el hangar que allí se instaló.

En marzo de 1927, el día 2, el Dornier "Wal" Uruguay, con el que el mayor Larre Borges y su tripulación se dirigía de Casablanca a Las Palmas cubriendo una etapa de su vuelo de Italia a Uruguay, por avería de un motor se vio forzado a tomar agua en alta mar, destrozándose el aparato y logrando los aviadores uruguayos alcanzar la costa en la desembocadura del río Chebeika, pero cayendo prisioneros de moros de la tribu Salem Barka que les mantuvieron cautivos hasta que el día 7 fueron rescatados tras largas y duras negociaciones por el Gobierno español. Era éste uno más de los incidentes (1) ocurridos en territorios que, aunque de soberanía española, no dominábamos con el consiguiente desprestigio para nuestros colores, y el Gobierno del general Primo de Rivera decidió en 1928 destacar al Sáhara una escuadrilla de biplanos De Havilland DH-9A, del Grupo de Melilla, que a las órdenes del capitán, laureado de San Fernando, Félix Martínez Ramírez, voló a su nuevo destino el 4 de marzo. Este material dio muy mal resultado en aquel terreno, a causa de la arena que con frecuencia inutilizaba los filtros de los motores y que fue motivo de varias paradas de éstos, con los consiguientes aterrizajes forzosos.



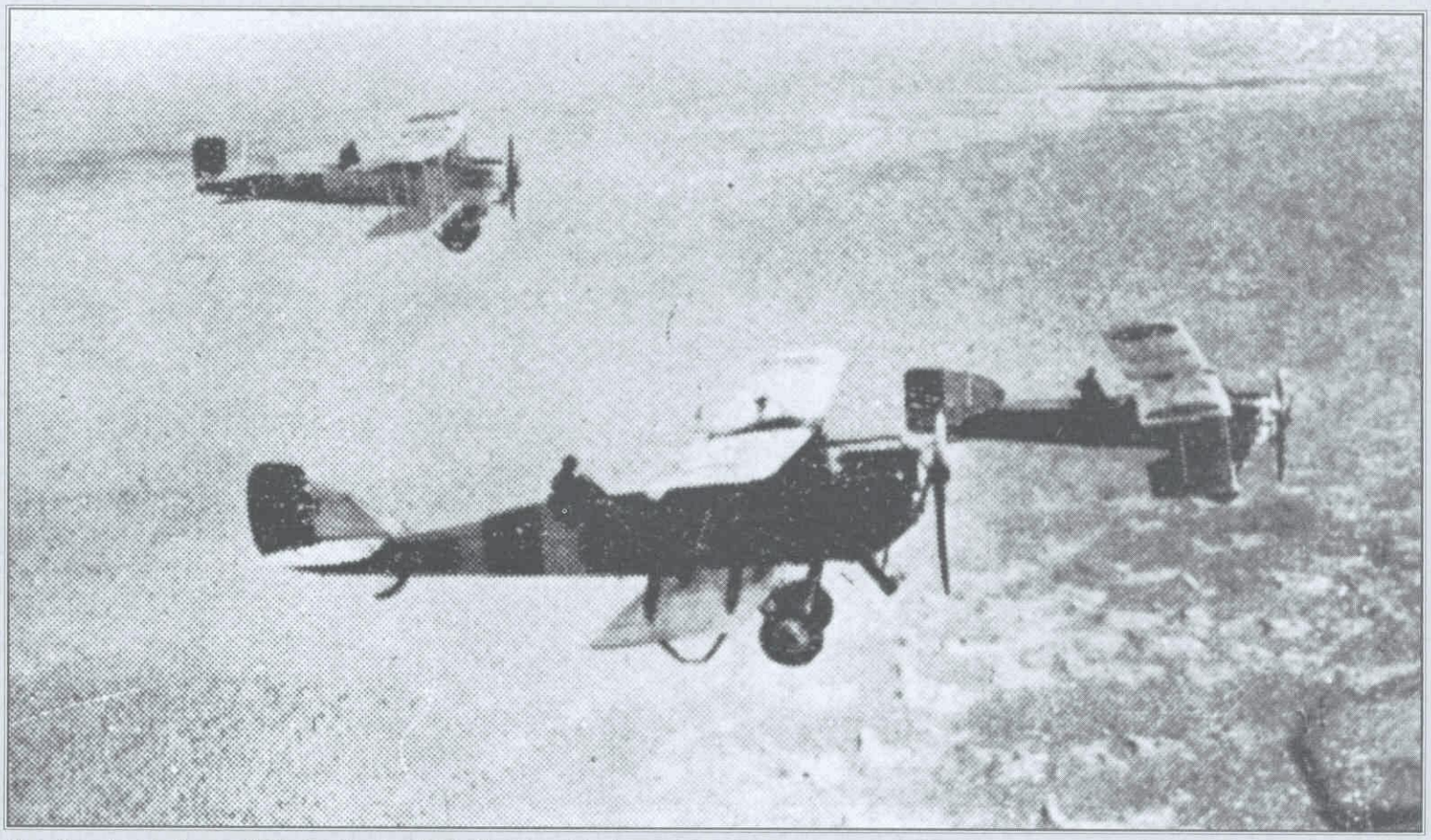
Primeras alas españolas sobre el Sáhara: un Breguet XIV.

Apenas una semana llevaba la escuadrilla en el Sáhara, cuando el día 12, mientras el capitán Martínez realizaba un vuelo de Villa Cisneros a Cabo Juby, hubo de tomar tierra por parada del motor, en la playa de La Negrita, a poco más de 20 kilómetros del último aeródromo, siendo apresado por los indígenas de la tribu El Arosien que lo retuvieron con su tripulante hasta que, tras largas negociaciones y previo pago de un importante rescate, fueron ambos puestos en libertad varios días después.

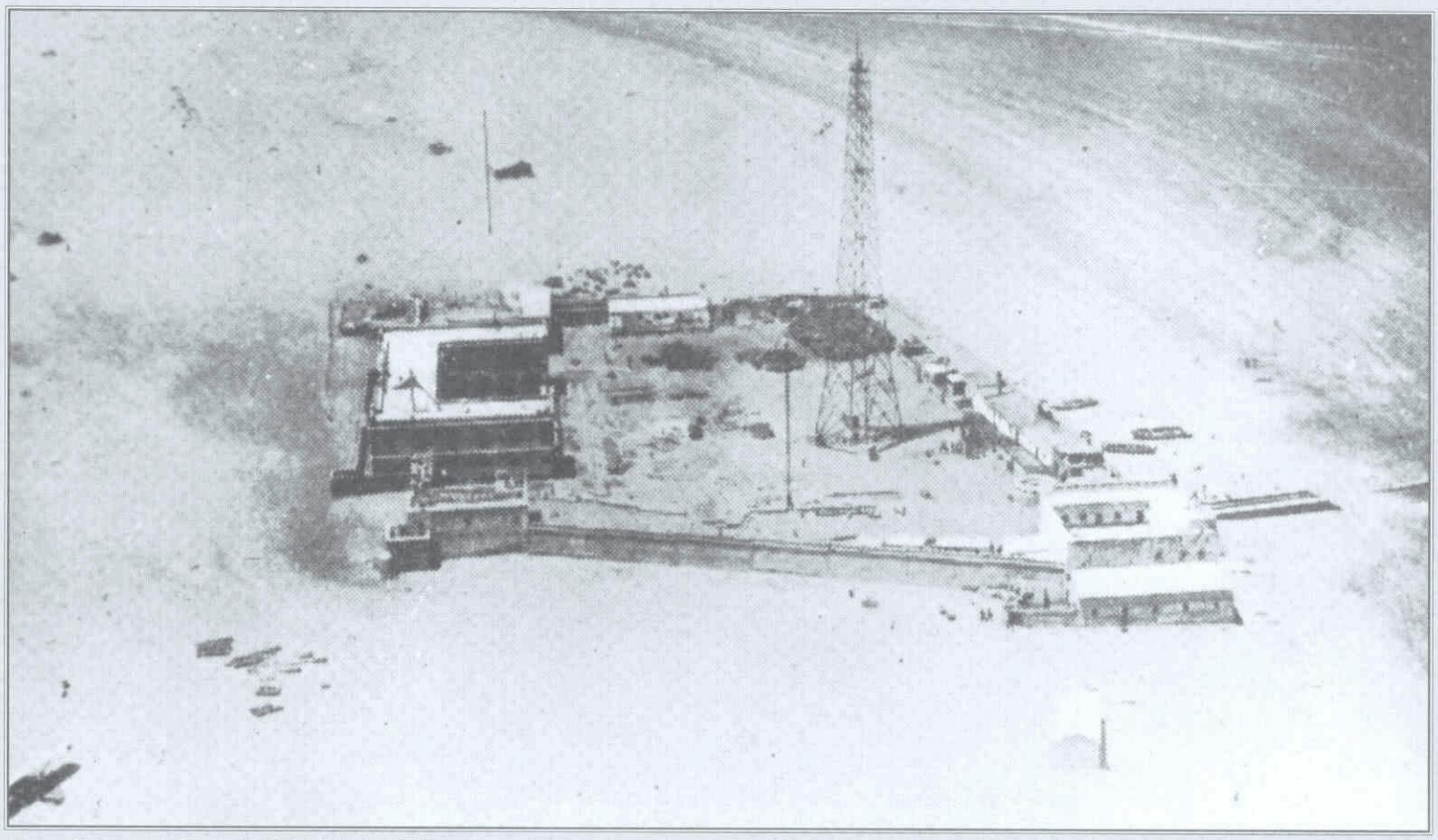
DE NUEVO EN EL SAHARA LOS BREGUET XIV

ESTE Y OTROS INCIDENTES DE MENOR IMPORTANCIA y trascendencia, pero lo suficientemente significativos para hacer pensar en disponer en el desierto de un material más adecuado y fiable, decidieron al Mando a relevar a los De Havilland por biplanos Breguet XIV y, procedente de Cuatro Vientos, una escuadrilla de estos aparatos al mando del jefe de Escuadrilla, comandante Ignacio Hidalgo de Cisneros, voló a Cabo Juby donde relevó a la del capitán Martínez el 5 de mayo.

Esta Unidad ya no iría destacada, sino constituyendo la "Escuadrilla del Sáhara" y tendría sus aviones repartidos entre el aeródromo de Cabo Juby y



Patrulla mixta de Breguet XIV y De Haviland DH-9A, sobre el desierto.



El aeródromo y el fuerte de Cabo Juby, en 1931.

el que se instaló en la península de Villa Cisneros, junto al fuerte, en una superficie lisa y compacta de gran extensión.

Hidalgo de Cisneros ostentaría el mando de la escuadrilla hasta mayo de 1929 en que, destinado a la Península, fue relevado por el oficial aviador, capitán Luis Burguete Reparaz que a su vez lo fue en agosto por su hermano el jefe de Escuadrilla, capitán Laureado de San Fernando, Ricardo Burguete, que la mandaría hasta el verano de 1930 en que de nuevo recaería el mando en Luis Burguete.

Smara, vista por los aviadores.

Una incómoda aventura hubo de correr en mayo de 1930 Ricardo Burguete, cuando, con el capitán Carlos Núñez Maza y el sargento Ferrer, por avería de uno de los dos aviones que de Villa Cisneros volaban a Cabo Juby, se vieron forzados a tomar tierra en las proximidades del cabo Bojador y fueron apresados por gentes de la tribu Ergueibat que los retuvo cautivos durante trece días, hasta ser liberados tras pagarse un importante rescate.

Fue muy intensa y fructífera la labor de los aviadores en el Sáhara durante aquellos años en que realizaron numerosos vuelos de reconocimiento hacia el interior, localizando y situando correctamente en las cartas puntos cuya existencia se conocía, pero no su exacto emplazamiento, sobrevolando y fotografiando la silenciosa ciudad de Smara construida en 1890 en la orilla de la Saguia el Hamra por el Chej Ma el Ainin con materiales que hubo de llevar a lomos de camello desde Agadir, y que se hallaba deshabitada desde que en 1913, la columna francesa del teniente coronel Mouret, medio destruyera tratando de vengarse del desastre de Boirat donde los erguebíes, mandados por Mohamed Uld Ma el Ainin, se zurraron la badana con los negros tiradores senegaleses y los legionarios de kepis y cogotera del pelotón meharista de Trarsa, causándoles cuatro docenas de muertos y otros tantos heridos, y llevándose un centenar de fusiles, 20.000 cartuchos, 500 camellos y toda la impedimenta.

Estos vuelos hacían crecer el prestigio de nuestra bandera entre los saharauis que veían volar con seguridad a los aviones de España y que, dada la peculiar idiosincrasia del moro, se entusiasmaban ante los ejercicios de fuego real que la escuadrilla realizaba periodicamente, tanto en Villa Cisneros como en Cabo Juby.

El Gobierno de la República instaurada en España en abril de 1931, acorde con su política de reducción de las fuerzas armadas, disolvió la Escuadrilla Colonial y el Destacamento del Sáhara que quedó sin aviones a finales de aquel año, permaneciendo en Cabo Juby a cargo del aeródromo el teniente piloto José Salvo Safont.

LA AVIACION EN LA OCUPACION DE IFNI

DESDE QUE EN 1524 SE PERDIERA LA TORRE ERIGIDA por Diego de Herrera en la costa africana medio siglo antes -en 1476-, siempre fue reivindicada la soberanía de Espa-

Paisaje de dunas en Laadeim, al sur de Cabo Juby.

ña sobre Santa Cruz de Mar Pequeña en los diversos tratados -generalmente con Portugal cuando entre ambas naciones se repartían el Mundo (2)-, pero con el paso del tiempo se fue perdiendo la memoria de su exacto emplazamiento. En el tratado de paz tras la guerra de 1859/60 en el que Marruecos reconocía la soberanía de España sobre el enclave (3), y tras varias expediciones de exploración de la costa, una Comisión compuesta por representantes de la Reina de España y del Sultán de Marruecos, determinó la ubicación del territorio en la desembocadura del río Ifni. La decisión de los sucesivos Gobiernos españoles de tomar posesión de aquél, se vio desde el primer momento estorbada, tanto por la imperialista política de Francia, como por la sinuosa diplomacia marroquí, y así se llegó a 1934 en que, tras un intento fallido y cruento de desembarco en Ifni el año anterior, se decidió que no transcurriera éste sin que la bandera de España ondeara en el territorio que de ella era.

Nombrado el coronel Fernando Capaz Montes por el Gobierno para la ocupación de Ifni, para auxiliarle en la preparación del desembarco y toma de posesión del enclave, se destacó a Cabo Juby un trimotor Fokker F-VII -el primero de los que constituirían la Unidad- que, pilotado por el capitán Luis Angulo Jiménez, exploró y apoyó las marchas de la Mía de Camellos por la zona sur del Dra, y llevó a cabo el levantamiento fotográfico de las desembocadura de este río y de la Saguía el Hamra, y de la costa entre Puerto Cansado y Fum Uad Dra, localizando puntos cuya ubicación se desconocía, para ponerse en contacto con los jefes adictos a España; asimismo verificó la situación de los grupos disidentes establecidos en la que sería zona española, y exploró los cursos de los ríos Asif, Ifni y Asaka.

El 6 de abril sobrevoló el trimotor Ait Bu Amarán durante la operación de desembarco del coronel Capaz, la desembocadura de Uad Ifni, viendo poco después ondear la bandera de España en un ángulo de la alcazaba de Amezdog, señoreando el territorio.

Aquel mismo día llegó a Cabo Juby la 1ª patrulla de la 1ª Escuadrilla del Grupo 31, de Getafe, de sesquiplanos Breguet XIX, y al siguiente, en un pequeño llano próximo al morabito de Sidi Ifni, en un terreno desconocido y sin tenerse seguridad alguna sobre la actitud de los moros, el suboficial piloto José Pérez Sánchez aterrizó con un Breguet de los recién llegados a Cabo Juby, para enlazar con el coronel Capaz y auxiliarle en su empresa. Por este hecho, a Pérez Sánchez le sería concedida la Medalla Militar.

El 10 llegaron a Cabo Juby las otras dos patrullas de la Escuadrilla, quedando ésta y el Fokker al mando del capitán, piloto y observador, Félix Sampil Fernández.

Dadas las dificultades que la playa de Sidi Ifni presentaba -y siempre presentó- para las operaciones de barqueo de hombres y material, y la consecuente de abastecer de combustible y aceite al aeródromo que se explanó, paralelo a la costa, sobre el acantilado al sur de Sidi Ifni, se decidió que únicamente dos de los Breguet quedaran en él, permaneciendo los otros cinco -uno se había perdido el día 11- en Cabo Juby.

Desde los primeros momentos se vio la gran importancia que la Aviación iba a tener en el desenvolvimiento de la vida del territorio de Ifni, pues pocos días después de la toma de posesión, cuando aún no se habían terminado las operaciones de desembarque, quedaron éstas interrumpidas al empeorar el estado de la mar, quedando aisladas las fuerzas ya desembarcadas que hubieron de ser abastecidas por medio de un "puente aéreo" en el que tanto el Fokker como los Breguet, realizaron una penosa pero muy eficaz labor.

Los dos aparatos que quedaron en Ifni, pilotados por los tenientes Paulino León Trigueros y Mario Ureña Jiménez-Coronado, teniendo como observadores a los capitanes Antonio Urzáiz Guzmán y Antonio Rueda Ureta, se emplearon a fondo enlazando constantemente al Mando con las columnas que iban tomando posesión de puestos del territorio, desembarcando emisarios en puntos del interior y realizando abastecimientos allá donde fuera preciso, facilitando mucho la labor de penetración que en todo momento estuvo atendida por los aviones.

El coronel Capaz, que tenía el título de observador de aeroplano y en la última campaña de Marruecos había mandado una escuadrilla y había sido jefe del aeródromo de Tetuán, voló en varias ocasiones para conocer personalmente la situación de las columnas.

PRIMERA SANGRE DE AVIADORES EN EL SAHARA

APENAS HABIA LLEGADO LA ESCUADRILLA AL DESIERTO, y ya sufrió sus primeras bajas, derramando la primera sangre con que los aviadores regaban aquellas tierras de España. El día 11 de abril, cuando dos Breguet realizaban un vuelo de reconocimiento de la costa al sur de Fum Uad Dra, uno de ellos, pilotado por el teniente Francisco González Botija que llevaba como tripulante al brigada Julio Hernández Labarga, se vio forzado a aterrizar en territorio insumiso, a causa de una avería del motor, en un magnífico terreno próximo a Puerto Cansado; para auxiliar a los aviadores y ayudar en la reparación del aparato, el otro avión, pilotado por el teniente León Trigueros tomó tierra junto a él. Solucionada la avería del primer avión, ambos despegaron, ya en plena noche y con niebla bastante espesa, llegando a Cabo Juby el teniente León, pero estrellándose a pocos kilómetros del campo el otro aparato, muriendo González Botija y Hernández Labarga cuyos cuerpos fueron recogidos el día 12 por una patrulla de la Mía de Camellos dirigida por el avión que había localizado los restos del siniestrado.

Aunque como hemos visto, ya aviones de la Escuadrilla Colonial habían sobrevolado la solitaria Smara y obtenido fotografías de ella, aún no había sido pisada por los españoles.

En julio de 1934, la Mía de Camellos al mando del capitán Galo Bullón que llevaba de segundo al que llegaría a ser el "legendario" teniente Carlos de la Gándara, que pocos meses antes había hecho acto de presencia en Daora, marchó hacia la "Ciudad Silenciosa", apoyada en todo momento por los Breguet que, no solamente la dirigieron apartándola de los obstáculos materiales que podían estorbar su marcha, sino que la abastecieron de aquello que fue necesitando hasta su entrada en la abandonada ciudad, viendo cómo se izaba la bandera de España en un arruinado torreón de su alcazaba.

En el otoño de aquel año fueron destinados al A.O.E. cuatro avionetas De Havilland "Tiger Moth" que, repartidas entre los aeródromos de Ifni y Cabo Juby, prestaron muy buenos servicios de enlace y sanitarios.

A lo largo de 1935, y a medida que iban saliendo de los talleres de A.I.S.A. -que tenía la licencia para su fabricación en España- se fueron incorporando a la Escuadrilla del Sáhara, completando así la Unidad, tres trimotores Fokker F-VII que, conviviendo con los Breguet XIX y las "Tiger Moth", prestaron muy buenos servicios en aquellos años en que se iba reconociendo el desierto, extendiendo "como una mancha de aceite" la presencia de España en los pozos, lugares de pasto de los rebaños de los nómadas, y puntos característicos de aquél.

El 17 de julio de 1936, los cuatro Fokker se encontraban: el 20-1 en Madrid con el capitán Sampil, el 20-3 y el 20-4, en Cabo Juby con los capitanes Luis Burguete y Felipe Díaz Lizana, y el 20-2 en Villa Cisneros, con los tenientes Mario Ureña y Alfredo Arija Valenzuela.

Recibieron los tres últimos la orden de dirigrse a Tablada para desde allí actuar contra los sublevados en Marruecos, y así lo hicieron el 20-3 y el 20-4 que aterrizaron el 18 por la tarde en el aeródromo sevillano donde la situación, que era confusa, se decantó horas más tarde del lado de los alzados en Marruecos, quedando ambos Fokker en poder de éstos. El 20-2 voló de Villa Cisneros a Cabo Juby donde conoció la orden de volar a Tablada, pero se incorporó en Larache a los sublevados, siendo el avión al que cupo el honor de ser el iniciador del primer "puente aéreo" de la Historia, transportando de Tetuán a Tablada al teniente Gassol con 10 legionarios de la V Bandera.

El resto del año 1936, la Aviación en el A.O.E. estuvo compuesta por cuatro Breguet XIX -24, 46, 119 y 141- y tres "Tiger Moth" -1, 5 y 9-, que cubrieron las cortas necesidades de aquellos territorios apartados tempranamente de la guerra, hasta la llegada en el verano de 1937 de un Fokker F-XII, el 45-5, pilotado por el teniente Mario Prada Murillo. Pero ésto es ya salirnos de los límites cronológicos del título de este artículo. ■

FUENTES CONSULTADAS

García Figueras, Tomás. *Santa Cruz de Mar Pequeña-Ifni-Sáhara*, Madrid, 1941 (págs. 30, 63, 244, 245, 264, 297, 298).

Hidalgo de Cisneros, Ignacio. *Cambio de rumbo* (tomo I), Bucarest, 1970 (págs. 171 a 200).

Núñez Maza, capitán. *Viento del Sáhara*. Madrid, 1930.

Rueda, Rafael de. *La ocupación de Ifni* (Revista de Aeronáutica de mayo de 1934).

Saint Exupery, Antoine. *Terre des hommes*. París, 1939.

S.E.A. *Grandes Vuelos de la Aviación Española*. Madrid, 1983 (págs. 69 a 81).

Cartillas de vuelo y documentaciones personales, custodiadas en el Archivo General e Histórico del Aire, en el castillo de Villaviciosa de Odón.

NOTAS

1. Entre los incidentes ocurridos en aquellos años, los más importantes fueron: el 21 de diciembre de 1925, un avión de Latécoère realizó un aterrizaje forzoso al norte de Cabo Juby, siendo apresado Reine, su piloto, que hubo de ser liberado previo pago de un rescate; el 22 de mayo de 1926, Jean Mermoz, desorientado por la bruma y agotado su combustible, tomó tierra a 50 km. al sur de Cabo Juby y fue apresado, siendo liberado por las autoridades españolas de aquel puesto; el 11 de noviembre de aquel mismo año, la tripulación de un avión de Latécoère, compuesta por los franceses Gourp y Erable y el mecánico español Pintado, se vio forzada por avería a aterrizar en las proximidades del cabo Bojador, siendo atacada por los indígenas que mataron a Erable y a Pintado, e hirieron tan gravemente a Gourp a quién entregaron en Cabo Juby, que aunque trasladado a Casablanca en un avión, no pudo ser salvado.

2. En el Tratado de Cintra, firmado entre los Gobiernos de los Reyes de España y de Portugal el 18 de septiembre de 1509, en el que se determinaban las zonas de influencia de los dos reinos en el norte de Africa, se decía al adjudicar a Portugal la costa hasta el cabo Bojador: "pero no se entienda que entra la torre de Santa Cruz que está en la Mar Pequeña, que es de Castilla y debe quedarle".

3. El artículo 8º del "Tratado de Paz y Amistad" firmado en Tetuán el 26 de abril de 1860 entre el general O'Donell y Muley Abbas, se dice: "Su Majestad marroquí se obliga a conceder a perpetuidad a Su Majestad Católica en la costa del Océano, junto a Santa Cruz la Pequeña, el territorio suficiente para la formación de un establecimiento de Pesquería como el que España tuvo allí antiguamente".

Los ases republicanos

Leopoldo Morquillas y una tumba en el Cáucaso

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

Leopoldo Morquillas Rubio en Santander. Frente del Norte en el año 1937. Jefe de la Escuadrilla de Chatos.

RECORDANDO MULTIPLES EPISODIOS, HE podido absolutamente convencerme de que aquellas cualidades españolas de desprecio al peligro, amor a la libertad, independencia de decisiones, unidas a manos hábiles, ojos certeros y reacción instantánea, hacen de cada español un volador en potencia..." "La brillante historia de la Aviación Española, tanto militar como deportiva o comercial, respaldan lo dicho".

Así se expresaba Leopoldo Morquillas, un extraordinario piloto de caza, jefe de patrulla y luego de escuadrilla volando los "Chatos" I-15 en la Guerra de España, cuando se decidió a plasmar sus experiencias por escrito en mayo de 1982, un par de años después de su última visita a España en octubre de 1979. Lo hacía a petición de sus antiguos compañeros y subordinados de la Aviación Republicana española.

Teniendo en su familia ascendientes militares, el joven de 18 años ingresó en Aviación como voluntario a comienzos de 1933, siendo destinado a El Prat en Barcelona, en el Grupo 13 que mandaba el comandante Sandino. "Cuántas colas levanté y cuantos kilos de jabón pasé por agua dando brillo a los fuselajes de nuestros Breguet XIX y Nieuport 52 de aquellos tiempos, darían cifras astronómicas". Recibido su bautismo del aire con el teniente Lorenzi en un Breguet, el vuelo le entusiasmó desde el primer momento, considerando a partir de ese día todo lo concerniente al mismo con una tremenda afición. Ya en Logroño como cabo primero en 1934, participa con entusiasmo en las secciones de paracaidas así como en Meteorología, Fotografía, Bombardeo, Tiro Aéreo y todo lo que caía en sus manos, realizando innumerables vuelos de "paquete".

LOS COMIENZOS EN GETAFE

SE ENCONTRABA CON PERMISO EN MADRID en julio de 1936 y se incorporó al aeródromo de Getafe que mandaba Camacho, con las Escuadrillas asignadas a Tourné y Martín Luna. Como escaseaba el personal volante, se presentó al comandante Camacho, solicitándole volar como ametrallador-bombardero y se le concedió la plaza.

Comienza inmediatamente a volar en Breguet XIX con el ayudante Garrido (Aeronáutica Naval), que actúa como piloto, en servicios a la Sierra y alrededores de Madrid, volando durante los siguientes tres meses aquellas misiones de bombardeo ligero, que por días se iban haciendo más peligrosas, a medida que los aviones enemigos comienzan a progresar. Vuela con todos los pilotos republicanos que se atrevían con aquellos servicios casi suicidas, sin protec-

Los ases alemanes

Visita al último héroe: Adolf Galland

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ

PARA CUALQUIER PILOTO DE CAZA QUE HAYA tenido en el pasado o todavía conserve una mediana afición a ese arte supremo de la guerra en el aire, que es el combate aéreo, tener la oportunidad de conocer al general del Arma de Caza Aérea de la Luftwaffe por excelencia, se puede convertir en una de las experiencias más apasionantes. Nuestro joven y ya experto compañero en la tarea de ir completando las diferentes "historias" de la Aviación Española para "Aeroplano", Jorge Fernández Coppel, ha tenido la suerte de conocer y tratar a gran número de los más distinguidos pilotos de la Legión Cóndor y de la Luftwaffe que lucharon en la Segunda Guerra Mundial. También tuvo la constancia y el interés de cultivar su amistad, viajar múltiples veces por toda Alemania, frecuentándolos y acudir a numerosas visitas y reuniones privadas con muchos de ellos.

Adolf Galland con su inseparable cigarro habano, ante un Me-109 que lleva pintada su mascota Mickey Mouse.

Conociendo a Galland desde hace tantos años, Jorge ha tenido la gentileza de hacernos partícipes de su familiaridad con el gran piloto, y estas notas atestiguan nuestra emoción.

EL VIEJO LEON AL SOL DE LEVANTE

NUESTRO HÉROE, QUE TIENE AHORA OCHENTA y un años, posee aún una gran vitalidad y pasa los inviernos en Alemania, en su hermosa casa de Bad Godesberg en Bonn. Los veranos y algunos días en otoño, se traslada a su precioso bungalow próximo a la costa alicantina, pero ya ascendiendo hacia las cercanas montañas, donde puede aprovechar du-

ción apenas, como Rafael Peña "Peñita", con Manuel Gascón y Gumersindo Areán en Potez 540 o con el teniente Ramos. A finales de octubre de 1936 participó en el último servicio que hicieron los obsoletos Breguet XIX en Madrid al Sector de Pegerinos: de cinco aviones sólo volvió uno al campo y sin ametrallador, que eyectado en vuelo se salvó con el paracaidas. El suyo, pilotado por el sargento Valls fue derribado y tomaron tierra en un sembrado. Durante este periodo voló con los pocos oficiales de aviación que habían permanecido fieles a la República en Getafe, como Arcega, Gimenez, Salvoch, Hortelano, Lurueña, Ricote, Cremades y los ya citados, sin tener en cuenta a los pilotos de caza.

Después de éste, su tercer derribo en tres meses, Hidalgo de Cisneros les ofrece a Morquillas y a su amigo Augusto Lecha hacer el curso de pilotos, ingresando en la Escuela de la Ribera en diciembre. A principios de noviembre de 1936 había asistido en el aeródromo de Alcalá de Henares a la llegada de los primeros Chatos I-15, sin sospechar que poco tiempo después estaría volando ya en ellos durante el resto de la guerra a través de todos los frentes.

PILOTO AL FIN

EN LA ESCUELA, DE LA CUAL HACE COMENTARIOS muy curiosos, fue instruido por el teniente Rogi y voló varias veces con el venerable teniente coronel Gómez Spencer, uno de los más distinguidos y caracterizados pilotos españoles de la pre-guerra. A excepción de otro vuelo para enseñarle barrenas, que le dio el mismo Spencer, no volvió a volar nunca con ningún instructor. Volaban los aviones que había en vuelo, cada día uno distinto, con las paternales recomendaciones del mecánico de tierra. "El método de enseñanza se caracterizaba por una absoluta falta de disciplina y absoluta independencia de acción, método español ísimo, que no se practica en ninguna escuela del Mundo".

Sus compañeros de promoción, fueron pilotos muy notables de la caza republicana futura, como Manuel Zarauza, Rodríguez Panadero y Zambudio. La anterior había formado en sus filas a otros notables cazadores como Magriñá, Comas, Justo, Castañeda, Ortiz, etc. que completaron la Escuadrilla de Lacalle.

Después de una actuación inicial con Nieuport 52 en Reus y en Extremadura, comenzó a volar el Chato en Los Alcázares e inmediatamente fueron pasaportados al Norte, donde se les reunieron otros pilotos, llegando a Bilbao a finales de marzo de 1937 y formando parte de la Escuadrilla vasca de Chatos, primero al mando de Felipe del Río y luego de Baquedano. Morquillas, que en febrero de 1937 había sido promovido a brigada, es ascendido a teniente el 24 de marzo y nombrado poco después jefe de la Escuadrilla de Chatos, actuando de forma constante durante meses, participando en muchísimos combates con caza enemiga en circunstancias muy adversas, con gran superioridad del enemigo y teniendo que liderar y retener en muchos casos, los impulsos de los pilotos jóvenes, para no facilitar la desaparición total de los pocos aviones de caza republicanos en aquel frente.

Más tarde llegué al convencimiento de que la aviación es un arma que, como todas las demás, exige el empleo de una táctica sensata que, asegurando mínimas pérdidas, cause al enemigo el máximo daño". En agosto de 1937, días antes de perderse Santander y encontrándose enfermo a causa del agotamiento, es destinado a Barcelona, al mando de una patrulla de protección de la ciudad, en el Prat. Pide de nuevo pasar a una unidad de combate y la destinan a la 3ª de Chatos como segundo jefe de Comas, y algo después a la 2ª de Chatos como jefe, relevando a Chindasvinto González. Al mando de esa Segunda Escuadrilla realizó el resto de la guerra; frentes de Teruel, Aragón, Segre, Levante, Ebro, Extremadura y Cataluña, ascendiendo a capitán en marzo de 1938.

SUPERVIVIENTE DEL NORTE

LA CAMPAÑA DEL NORTE FUE PARA nosotros, jóvenes pilotos republicanos, muy difícil, pero de grandes enseñanzas para el futuro. El que aguantó aquéllo, podía y pudo aguantar lo que siguió. En el Norte se formaron y llenaron de experiencia muchos de los futuros jefes de la Aviación Republicana como Comas, Duarte, Zambudio, González Feo, Barbero y otros brillantes pilotos".

Morquillas reflexionaba a menudo sobre las tácticas empleadas, sobre el mando de grandes formaciones y la angustiosa -muchas veces- necesidad de radio en los aviones. El -según su amigo y subordinado más querido, Joaquín Calvo- enseñó a sus pilotos a no temer a los ME-109, los temibles Messerschmidt, que eran una pesadilla para los pilotos de Chato. Les decía que antes de tirarse sobre ellos -pues siempre aparecían más altos- alabeaban un par de veces, normalmente a la izquierda, para asegurarse de la posición de las víctimas. Morquillas les echaba un "broncazo" enorme por no saber aguantar. Según él, la técnica era aguantar sin denotar que se les veía: en el momento oportuno, virar fuerte y rápido hacia ellos, de frente, dándoles el morro y disparándoles con todo por derecho. El motor radial del Chato protegía mucho al piloto y seguía girando hasta con 2 y 3 cilindros menos. Los Messers raramente aguantaban esta maniobra y se volvían hacia arriba. "Morquillas siempre llevaba el peor avión, el Chato que menos potencia daba. La Segunda Escuadrilla, bajo su mando, fue la que mejor sobrevivió a toda la Guerra" según Joaquín Calvo.

El cementerio de los héroes en Berlín Este, adosado al Muro, es un lugar sagrado donde reposan los restos de los héroes del Ejército alemán de diferentes guerras, desde hace más de 100 años, y ha estado en completo abandono hasta hace bien poco. En él se encuentran las tumbas de Richtofen, Udet, Möelders y muchos otros aviadores. El 22 de noviembre de 1991, se cumplieron 50 años de la muerte de Möelders acaecida el 22 del mismo mes de 1941, con 28 años y siendo jefe del Arma de Caza de la Luftwaffe, el primer piloto que había alcanzado 100 victorias. El jefe del Estado Mayor del Aire alemán reune en esta ceremonia a cientos de pilotos, generales, jefes, oficiales y suboficiales alemanes. Sus antiguos enemigos de la RAF y los americanos han enviado representaciones y sus coronas correspondientes. Suenan los himnos lentos y completos: primero el español, versión completa, cerca de 3 minutos. Después el alemán y el "Yo tenía un camarada". Sólo hay dos españoles presentes, que colocan con emoción contenida, una corona de flores en la tumba de Werner Möelders y otra la depositan en la tumba del teniente Luis Alcocer Moreno-Abella, primer caido de las Escuadrillas Expedicionarias, enterrado allí a dos pasos de Möelders. Son el teniente general José Ramón Gavilán Ponce de León, miembro de la Tercera Escuadrilla y Jorge Fernández Coppel. Las Escuadrillas Expedicionarias en Rusia formaron parte, excepto la Primera, de la Unidad JG-51 Möelders, organización de élite sirviendo en el Frente del Este.

rante semanas el brillante sol de España, que tanto le agrada desde que lo conociera hace 60 años. Su esposa Heidi, una elegante dama de cabellos oscuros y grandes ojos claros, comparte con él su afición por la aviación, por el sol y el aire libre y con su simpatía le ayuda pacientemente a deshacerse de los kilos de correspondencia que el general recibe cada mes y de los visitantes pegajosos como nosotros. No tiene teléfono en su casa de Levante, nos parece una decisión inteligente y necesaria. Su esposa y sus amigos íntimos le llaman Dolfo; en el fondo de sus pupilas todavía brillan los resplandores del joven "Tigre" que siempre fue, y se produce con simpatía y jovialidad, en inglés y en un estupendo castellano poblado de modismos y giros "postmodernos".

Adolf Galland vino a España con 26 años, al mando de una de las unidades de Caza de la Legión Cóndor, algo después de la primera tanda de pilotos alemanes que comenzaron a volar los Heinkel HE-51. Desde mayo de 1937 hasta el mismo mes del año siguiente, estuvo al mando de la Escuadrilla 3-J-88 y con ella recorrió diferentes escenarios de la Guerra de España, como el Norte, Teruel y el Centro. Ya se había demostrado la poca eficacia de los HE-51 en combate contra los Chatos y Ratas republicanos y el avión se empleaba en misiones de apoyo a tierra, precursoras de las famosas "Cadenas".

Galland recuerda sus actuaciones en Bilbao, Santander y Gijón y posteriormente su larga estancia en Calamocha durante las misiones al frente de Teruel. Realizó unos 300 servicios de guerra y a mediados de 1938 fue relevado por Möelders, a quien conoció en Sevilla en el Hotel Cristina, donde se alojaban. Desde

SINCERA PERO AMARGA CRITICA

NO CABE DUDA DE QUE LEOPOLDO MORQUILLAS fue un gran jefe, carismático, querido por sus pilotos, respetado y con ideas propias. Critica duramente la actitud de sus propios mandos: "¿Quién nos había instruido en tiro aéreo, enseñado a disparar? ¿A qué distancias? Nadie en absoluto". Y en otros párrafos: "A mi parecer nuestros órganos de dirección, nuestra jefatura, subsecretaría, seis regiones aéreas, etc., no estuvieron a la altura que exigían las circunstancias. En qué se ocupaban, para mí, hasta el día de hoy, es un enigma. No se les veía por ninguna parte en el frente. En los frentes, desde la Campaña del Norte, incluyendo a jefes de Grupo y Escuadra, nuestros jefes no volaban. ¿Cuáles eran sus actividades? Los mapas eran "Michelín", no teníamos otros; boletines de información sobre táctica, características, armamento enemigos no existían. La situación en el frente, la sabíamos aproximada, donde estaban emplazados los aeródromos enemigos, qué unidades, tipos y cantidades de aviones, no teníamos la menor idea. No se practicaban medidas de estímulo militar excepto ascensos por méritos de guerra. No se condecoraba a nadie, ni había recompensas o títulos a las mejores unidades". "Todo esto hubiera sido un razonable estímulo para mejorar el resultado de las operaciones".

EN LA GRAN GUERRA PATRIOTICA

EL DIA 1 DE SEPTIEMBRE DE 1938 MORQUILLAS fue ascendido a comandante (mayor) junto a Comas, Duarte y Zarauza, después de haber mandado algunas semanas el Grupo de Chatos completo. A mediados del mismo mes es enviado a Rusia para hacer un curso profesional en la Escuela Superior Táctica de Aviación, acompañado por los tenientes Marciano Díez de Moscas, Manuel Orozco, Rómulo Negrín y Ramón Llorente, de Chatos como él, y Alfonso García Martínez y Anselmo Sepúlveda de Katiuskas. A excepción de Negrín, el grupo permaneció en la URSS al acabar la Guerra Civil. Durante año y medio cursaron en la Academia de Lipezk, acabando en otoño de 1939, pasando a ser profesores de vuelo en escuelas durante el primer año de la Segunda Guerra Mundial y jefes de unidades de asalto y caza después.

Durante las campañas en que participó, había derribado 21 aviones enemigos. En Rusia ascendió a teniente coronel después de hacer la Guerra Mundial como inspector de pilotaje de una división aérea y como inspector de Regimientos de Caza, habiendo recibido a lo largo de todos esos diez años numerosísimas condecoraciones soviéticas. Al retirarse en 1948, fijó su residencia en Tula, se casó y formó una familia, dirigiendo un complejo industrial. En octubre de 1979 visitó España y el 20 de mayo de 1982 firmaba unas cuartillas con los recuerdos de sus experiencias en la Guerra, anteponiendo a su firma, sin duda los que consideraba sus títulos más apreciados: comandante de la Aviación Republicana española, teniente coronel de la Fuerza Aérea soviética y cabo primero de la Real Aviación española.

Leopoldo Morquillas en 1977 en su lugar de residencia en Tula, en la URSS.

Falleció en Tula en diciembre de 1989.

"Que estas mis letras puedan servir a los aviadores de hoy, gente joven y animosa, solamente como memoria y ejemplo de compañerismo, ayuda mutua, agresividad, maestría y desprecio al peligro, que siempre caracterizaron a la Aviación Española".

EPILOGO: UNA TUMBA EN EL CAUCASO

AL TÉRMINO DE LA GUERRA CIVIL Y DESPUÉS de unos meses muy dramáticos para los aviadores de la República, muchos de los pilotos de Caza se encontraron proyectados fuera de España en múltiples direcciones. Algunos grupos arribaron en fechas sucesivas a la Unión Soviética, donde inicialmente se establecieron en ciudades diversas y comenzaron a trabajar en fábricas y complejos industriales en Moscú, Jarkov y Gorki. Para muchos de ellos, la firma del pacto ruso-alemán fue una purga muy amarga de tragar.

Por todo ello y quizás más aún debido a su furor contenido, al invadir Hitler Rusia en junio de 1941, los españoles y especialmente los pilotos se presentaron como voluntarios por docenas, tratando de participar en la lucha junto a la "Patria Soviética" y alineándose inicialmente como guerrilleros y combatientes de a pié.

Encuadrados en pequeños núcleos, aunque nunca en unidades netamente españolas, se van incorporando a la lucha en las Fuerzas Aéreas que los

el primer vuelo con él, se dio cuenta de con quien estaba tratando: Möelders iba a ser uno de los más brillantes "ases" de la caza alemana, hasta su desgraciada muerte en un estúpido accidente en un avión de transporte en noviembre de 1941. En aquél momento, mediados de 1938, aquella unidad de Caza de la Cóndor, también cambió de avión, cediendo el reto de los HE-51 a los hispanos y obteniendo Messerschmidt ME-109, como los que tenían ya las otras escuadrillas.

COMIENZOS EN ESPAÑA

EL GENERAL CONOCIO A TODOS NUESTROS grandes pilotos de caza en la Guerra Civil, como Morato, Salas y Muñoz "El Corto". Después también tuvo oportunidad durante la guerra en Europa, de entrar en contacto con los jefes de las Escuadrillas Expedicionarias en Rusia, como Salvador, Ferrándiz y Murcia. Sus grandes éxitos como jefe de Grupo, de Ala y al suceder a Möelders como el más joven general con 29 años, jefe de la Aviación de Caza, han sido contados, repetidos y analizados. Su libro "Los Primeros y los Ultimos" ha sido reproducido en innumerables ediciones y completado ahora, hace pocos meses, con una nueva biografía producida por los infatigables Constable y Toliver, autores impecables de otras obras sobre pilotos aliados y alemanes. Fue derribado cuatro veces, dos de ellas en el mismo día, siempre en combate y en aviones de caza. Posee 104 victorias, todas ellas sobre aviones de combate aliados, ingleses, franceses o americanos.

Galland en su chalet de la costa alicantina firma láminas para aficionados. De izquierda a derecha: Enrique Fernández Coppel, Jorge Fernández Coppel, Adolf Galland y su esposa Heidi.

Como tal jefe de la Caza alemana hasta su destitución a mediados del 44, por su enfrentamiento con las equivocadas directivas de Hitler, conoció bien a todos los grandes ases, a aquella mítica docena con más de 200 derribos cada uno y a muchos otros de los siguientes en la lista. Fue y sigue siendo gran amigo de Johannes Steinhoff, a quien seleccionó personalmente en los últimos meses de la guerra para volar como jefe de la JG-7, el primer Escuadrón de Cazas a Reacción en el Mundo, con los Messerschmidt ME-262, poco después de la muerte de Walter Nowotny el 8 de noviembre de 1944, y que algo más tarde continuó volando los reactores en la JV-44, el "escuadrón de expertos de Galland" hasta su final. ¿Cómo no recordar aquella visita de "Macky" Steinhoff, como teniente general inspector de la nueva Luftwaffe al Escuadrón de F-104G en Torrejón a finales de los sesenta? La voz nos temblaba de emoción al presentarnos y dar la mano a aquél superviviente insigne de cientos de combates, cuya cara destrozada atestiguaba su valor, su tesón y su tremenda determinación.

rusos denominaban de apoyo a las fuerzas terrestres, en el seno de Regimientos y Divisiones de las V-VS o Voenno -Vozdusshniye Sily, auxiliados en su empeño de volver a volar, por algunos oficiales y generales que habían estado en España volando durante la Guerra Civil, como el ahora teniente general Alexandr Stepanovich Osipenko, piloto de Chatos.

En conjunto más de 70 pilotos y algunos navegantes, bombarderos y mecánicos tomaron parte en la Guerra desde 1941, hasta llegar a mayo del 45 a Berlín. El total de nombres, algunos de los cuales ya eran famosos al acabar la guerra de España, como Meroño, Bravo, Duarte, Zarauza, Morquillas, Arias, Lario, se completarán ahora con otros procedentes de la 4ª Promoción de pilotos españoles que se encontraban en Kirovabad al terminar las hostilidades en España y aún otro pequeño contingente de los llamados "niños españoles en Rusia".

ACTUACIONES EJEMPLARES

DE TODOS ELLOS, ALGUNOS HALLARON heróica muerte derribados o caídos en accidentes y en acciones de guerra, después de cubrirse de gloria en cientos de combates, como José Pascual Santamaría que con 12 derribos en su haber fue abatido sobre Stalingrado después de derribar a su vez tres aviones en ese combate final en octubre de 1942, al igual que Isidoro Nájera, Antonio Uribe, Agustín Morales, Antonio Peinado, José Luis Larrañaga, Anselmo Sepúlveda, Celestino Martínez y muchos otros.

El historial de muchos de ellos se podría resumir brevemente en el recuerdo de Manuel Zarauza Clavel, uno de los más populares jefes de Escuadrilla de Caza en la Guerra de España. Con una gran experiencia ganada en todos los frente de la guerra civil y en Rusia, había derribado más de 30 aviones y tomado parte en 100 combates aéreos. Sus ascensos lo fueron por méritos de guerra.

Monumento en la tumba de Manuel Zarauza Clavel en el cementerio de Baku.

En el Cáucaso, en la Escuadrilla que ahora mandaba en el aeródromo de Kizli, entrenaba cuidadosamente a sus pilotos en tomas y despegues, acrobacía, tomas con viento cruzado, enseñándoles cuestiones prácticas de combate real. Siendo un jefe muy correoso y agresivo, para quitarles el miedo a sus pilotos, solía echárseles encima en las formaciones y combates, terminando a veces a punto de colisión, hasta ver si el otro se apartaba.

ZARAUZA, LA TUMBA DE UN VALIENTE

MURIO COMO HABIA VIVIDO, ARRIESGADAMENTE, EN una colisión con su punto, el sargento primero Sasha Riapishev (Rianishov) el 7 de octubre de 1942, a las 10 de la mañana. Su entierro constituyó una tremenda manifestación de duelo, reposando los restos de ambos pilotos en el cementerio de Bakú. El mismo día del entierro moría su hijo de un año en Tashkent.

Espíritu de aventura, generosidad, desprecio de las dificultades, entrega total a una causa justa, todos esas virtudes fueron orgulloso palmarés de los pilotos españoles en Rusia. Demostración en fin, de que la española ha sido y es una de las grandes estirpes del planeta, es aquel viejo, nostálgico y patriotero verso, que viene a decir, que en este ancho mundo no ha habido nunca un palmo de tierra donde no hubiera una tumba española.

En el XXX Aniversario de la Victoria Aliada sobre Hitler, el 9 de mayo de 1975, escribía Leopoldo Morquillas: "Es reconocido en la Unión Soviética, que allí donde estuvo un aviador español, estuvieron el coraje combativo, la más alta técnica de pilotaje, el verdadero espíritu de camaradería y ayuda mutua, el honor nacional y republicano, los más altos ideales democráticos" ■

BIBLIOGRAFIA

Boletines *Alas Gloriosas* de la Asociación de Aviadores de la República. Diferentes números y fechas.
Revista *Icaro* números 118 y 130/*La Guerre d'Espagne*, Tomo 1 y 2.
Entrevistas personales con supervivientes.
Artículos en *Historia y Vida*.
Aviadores Españoles en la Gran Guerra Patria. Francisco Meroño. Editorial Progreso. Moscú 1986.
La Aviación Republicana Española. Patrick Laureau. Tomos I y II.

Adolf Galland y Enrique Fernández Coppel ante el Fleet de la Fundación Infante de Orleans.

VEINTISIETE HEROICOS CABALLEROS

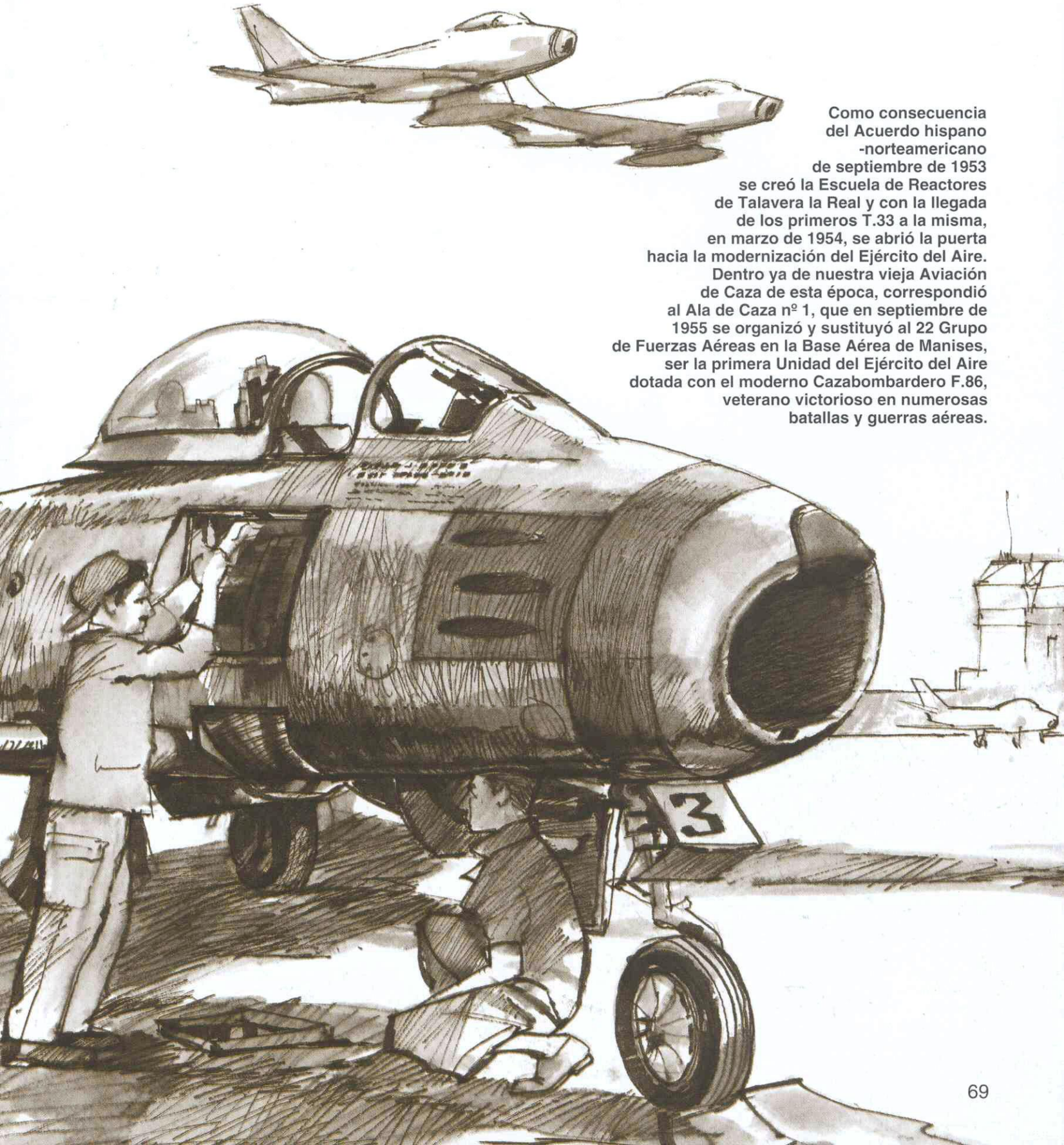
AHORA EL TENIENTE GENERAL ADOLF GALLAND es el último superviviente de los Caballeros de la Cruz de Hierro más distinguidos: veintisiete super-héroes de todas las armas entre los cuales se contaban infantes como Rommel, Dietrich, submarinistas como Wolfgang Lüth y pilotos, la flor y nata y a su vez la mayoría entre ellos, como Rudel con la única Cruz de Caballero con Hojas de Roble Doradas, Möelders, Marseille, Hartmann, Lent, Schauffer, Nowotny, Graff y Gollob. Hace unos meses ha muerto "Buby" Hartmann, 352 victorias, el piloto con más derribos en la Historia de la Aviación mundial, teniendo en cuenta que voló 800 misiones de guerra. Desde ese momento, Galland, que fue el primero de los Caballeros que añadió las Espadas a las Hojas de Roble sobre su Cruz de Hierro, y el segundo que obtuvo los diamantes añadidos a todo lo anterior, pasa a ser el último caballero superviviente de los veintisiete que consiguieron la más preciada condecoración, en sus grados más elevados.

Al volver a su blanca casita en las alturas que dominan la costa sobre Benidorm, hemos dado un último repaso a los temas que tanto nos apasionan, a los viejos ases de la caza de todos los países, aviadores todos al fin y al cabo, y muchos de ellos manteniendo entre sí una gran amistad, años después de la guerra que los enfrentó. Ha muerto hace poco Doolitle, del cual era gran amigo, y Stanford Tuck que era padrino de su hijo.

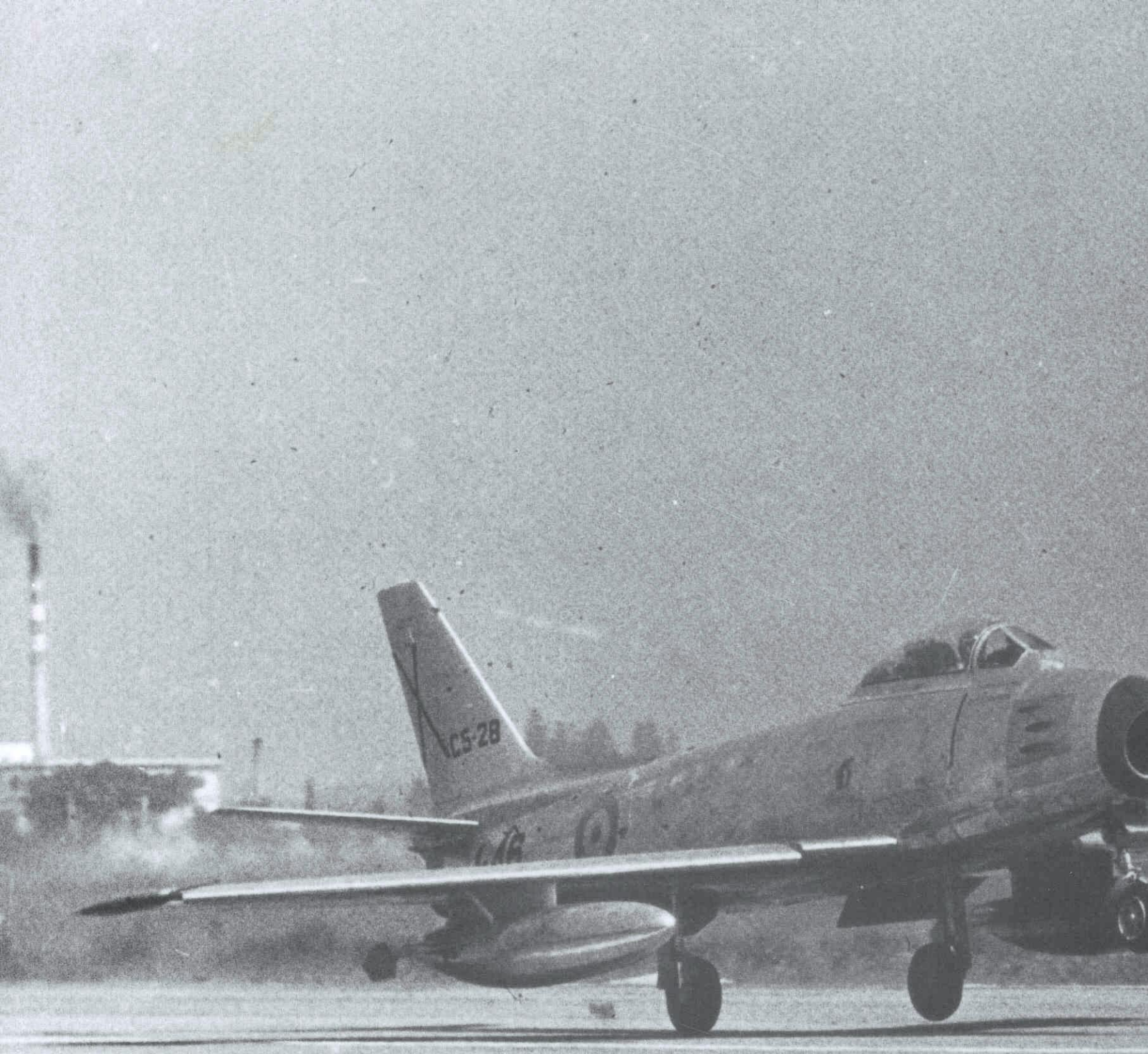
El viejo "Tigre", con su bigote que ya no es tan negro, pero cuya mirada sigue siendo igual de acerada, se yergue en el porche de la casa para decirnos adiós con la mano, mientras su encantadora esposa nos despide atenta. Los recuerdos, las frases, las citas, la enorme consistencia del personaje a su edad, que corrige de memoria fechas y datos con toda exactitud, todo eso se agolpa en nuestra cabeza: imágenes indelebles de un día soleado de noviembre de 1993, que perdurarán en nuestra retina para siempre: el día que conocimos a Adolf Galland ■

El Ala de Caza nº 1, pionera con el F.86F en la modernización del Ejército del Aire

JAVIER BAUTISTA JIMÉNEZ
General de Aviación



Como consecuencia del Acuerdo hispano -norteamericano de septiembre de 1953 se creó la Escuela de Reactores de Talavera la Real y con la llegada de los primeros T.33 a la misma, en marzo de 1954, se abrió la puerta hacia la modernización del Ejército del Aire. Dentro ya de nuestra vieja Aviación de Caza de esta época, correspondió al Ala de Caza nº 1, que en septiembre de 1955 se organizó y sustituyó al 22 Grupo de Fuerzas Aéreas en la Base Aérea de Manises, ser la primera Unidad del Ejército del Aire dotada con el moderno Cazabombardero F.86, veterano victorioso en numerosas batallas y guerras aéreas.



INTRODUCCION

PARA LLENAR EL GRAN VACIO DE NUESTRAS TACTICAS y técnicas de combate en aviones de reacción, pilotos y especialistas hicieron diferentes cursos en Escuelas y Unidades de la USAF en los Estados Unidos o en Europa, y a su regreso a España, participaron activamente en las tareas de organización, instrucción y calificación del Ala para obtener la preceptiva aptitud de combate.

De estos cursos, uno de los más importantes por su incidencia directa en la instrucción y calificación del Ala, fue el Curso de Tiro en F.86 que estos pilotos realizaron en la Escuela de Caza de Nellis, Nevada, EE.UU. y que a su regreso a España, volaron los primeros "Sabres" desde la Base Aérea de Getafe a Manises, en octubre de 1955 e iniciaron la actividad del Ala.

A estos primeros pilotos "reactoristas" y especialistas, junto con el personal que integraba el citado 22 Grupo y Base Aérea que pasó destinado al Ala de Caza nº 1 en la misma Orden de su creación, se unieron los procedentes de los primeros cursos de las Escuelas de Talavera y León, ambos con curso o instrucción en T.33 y todos ellos con el derecho adquirido de ser considerados "pioneros" del Ala.

Con el apelativo de "pioneros" del Ala de Caza nº 1, todo este personal, ya en la Base Aérea de Manises, procedió a efectuar la transición de una Aviación de Caza obsoleta, en lo referente al material, mentalidad, procedimientos, tácticas y técnicas, a una Aviación de Combate moderna y eficaz que sería, no sólo el "Portal" de entrada del F.86F en el Ejército del Aire, sino una referencia válida para el resto de nuestras Fuerzas Armadas.

Este trabajo ha sido elaborado con el acopio de testimonios de pioneros o veteranos del Ala de Caza nº 1, del Ala 11 o del 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas mientras estuvieron dotados con material F.86F, mediante entrevistas personales, informes escritos, artículos publicados, diarios de operaciones de los Escuadrones del Ala y otros documentos o libros relacionados con el "Sabre" o con los hombres y las circunstancias que lo hicieron volar. Se hace referencia a la bibliografía y a los colaboradores.

Una de las primeras sueltas
de un reactorista de "cercanías".
Base Aérea de ***Manises, diciembre de 1955.***

En cualquier caso, los temas o acontecimientos que ya hayan sido descritos de forma monográfica en algún número de esta Revista de Historia Aeronáutica AEROPLANO o en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, sólo se relatarán someramente y se remitirá al lector a la publicación correspondiente.

Por otra parte se han eliminado, en este texto, el anecdotario de todos los integrantes de esta gran "Familia de Manises" y la gran mayoría de los incidentes de vuelo, con la seguridad que estas vivencias y recuerdos estarán en la memoria de muchos lectores, relatando preferentemente los que tuvieron consecuencias graves para el piloto.

Se inicia esta exposición escribiendo sobre los pioneros del Ala que, con el Curso de Tiro en EE.UU., supieron integrar, experiencias y conocimientos del empleo del F.86F, con veteranos de la Aviación de entonces, reactoristas con sólo un curso básico de T.33 en Talavera, "reactoristas de cercanías" y con un gran sentido de la disciplina, capacidad organizativa y dotes de mando.

Ante la evidente dificultad de citar al más del millar de personas que, a lo largo de 15 años en los que permaneció el F.86F en la Base Aérea de Manises, hicieron posible que día a día cumpliera su misión, todos ellos integrantes del Arma de Aviación, de los Cuerpos de Ingenieros Aeronáuticos, Intendencia, Sanidad, Eclesiástico, Oficinas Militares, Especialistas, Clase de tropa y personal civil, casi siempre olvidados, se quiere dejar constancia que sin el trabajo silencioso y abnegado de estos hombres, no hubiese sido posible hoy contemplar con orgullo la gesta del Ala de Caza nº 1 que se relata.

Para superar esta dificultad, falta de espacio, y dar cabida a través de relatos de sus meritorios servicios, tareas y vivencias, sin duda ricas en anécdotas, se deja la puerta abierta a todos los veteranos del Ala de Caza nº 1 para corregir posibles erratas o imprecisiones, y profundizar mediante el desarrollo de otros trabajos complementarios y específicos que, con el denominador común de F.86F, podrían encuadrarse en títulos como: "La Base Aérea de Manises", "Del 11 Escuadrón de Caza al 111 Escuadrón de Fuerzas Aéreas", "Del 12 Escuadrón de Caza al 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas", "Las aventuras en los Polígonos de Tiro" o "Los vuelos en condiciones IMC" y el más importante, "El papel determinante

de nuestros Especialistas en el sostenimiento y empleo del material F.86F en el Ala de Caza nº 1", entre otros.

En este trabajo que se centra, principalmente, en el relato de lo acontecido en los primeros años de actividad del Ala de Caza nº 1; los pioneros del Arma de Aviación (S.V.); los sucesivos coroneles comandantes o algunos tenientes coroneles jefes interinos o accidentales del Ala y los jefes de Escuadrón, sólo se hará referencia a los participantes en algún ejercicio, operación, concurso o cualquier otra actividad, encuadrados en el Ala, en alguno de sus Escuadrones, Escuadrillas o Patrullas, tanto de forma colectiva o individualizada.

Se comentarán las primeras sueltas en F.86F en Manises, con la progresiva implantación de los planes de instrucción, nuevos para propios y extraños; la organización y desarrollo de las actividades de abastecimiento y mantenimiento de los aviones y de sus armas, su problemática, dificultades que tuvieron que vencer y algunas interferencias coyunturales.

La participación del Ala en festivales y desfiles aéreos representando al Ejército del Aire, dentro y fuera de España, así como en ejercicios, maniobras y colaboraciones específicos, conjuntos o combinados, con un progresivo aumento del empleo de las armas hasta culminar el lanzamiento de armamento de guerra, demostrando la capacidad operativa de unos Escuadrones de Caza modernos que, calificados "Aptos para el Combate" contribuyeron activamente a la Defensa de España.

*El **teniente coronel Hevia** descendiendo de uno de los primeros F.86F del Ejército del Aire, **después de un vuelo de aceptación** en la factoría de CASA. **Base Aérea de Getafe, septiembre de 1955.***

De los diferentes accidentes e incidentes en vuelo sólo se hace una somera descripción de algunos de ellos, pasando de puntillas sobre los mismos y relegando a posteriores estudios y análisis concretos de cada uno de ellos, si procediese, la obtención de conclusiones desde el punto de vista de Seguridad en Vuelo, por no ser éste el propósito del trabajo, pero poniendo en lugar preferente a todos aquellos que, fundiéndose con su "Sabre", dieron su vida por su Patria.

Y finalmente se hará un resumen de todo lo expuesto.

CREACION DEL ALA

LA ORDEN QUE INICIA LA organización del Ala de Caza nº 1 en la Base Aérea de Manises, con su personal y el de las unidades ubicadas en la misma así como sus fondos y servicios, tiene fecha del 6 de septiembre de 1955, publicada en el B.O.A. núm. 109 de fecha 22 del mismo mes y en la misma Orden se confirma al coronel Miguel Guerrero García, a la sazón comandante de la Base Aérea de Manises, como comandante del Ala, y se relacionan los primeros jefes y oficiales que, con curso especial de adaptación al material F.86F, C.5 o "Sabre", pasan destinados al Ala.

Aterrizaje de uno de los primeros F.86F** del Ala de Caza nº 1. Base Aérea de **Manises, octubre de 1955.

J.—Núm. 109 Jueves 22 de septiembre de 1955 Página 879

BOLETIN OFICIAL DEL MINISTERIO DEL AIRE

SUBSECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE PERSONAL

DESTINOS

Al Coronel del Arma de Aviación (S. V.) don Miguel Guerrero García, actual Comandante de la Base Aérea de Manises, se le designa Comandante del Ala de Caza número 1 (Manises), que se organiza en la citada Base.

Quedan destinados en el Ala de Caza núm. 1 (Manises) los Jefes, Oficiales, Suboficiales y Especialistas de la Base Aérea de Manises, Escuadrón de Servicios núm. 46 y 22 Grupo de Fuerzas Aéreas.

A partir del día 1 de octubre, la Mayoría de la Base Aérea de Manises pasará, con todos sus Fondos y Servicios, a constituir la Mayoría del Ala de Caza núm. 1.

Madrid, 6 de septiembre de 1955.

G. GALLARZA

Los Jefes y Oficiales del Arma de Aviación (S. V.) que a continuación se relacionan, con curso especial de adaptación al material C. 5, pasan destinados al Ala de Caza número 1 (Manises):

Teniente Coronel don Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones, Jefe del Escuadrón de Servicios de la Base Aérea de Son San Juan.

Comandante don Luis Azqueta Brunet, de la Escuela Superior del Aire.

Comandante don Carlos Grandal Segade, de la Escuela de Reactores.

Teniente don César Villalonga Alonso, de la Escuela de Reactores.

Teniente don Carlos Antonio Herráiz Díaz-Merry, de la Academia General del Aire.

Teniente don José María Ordovás Artieda, de la Escuela de Reactores.

Teniente don Rafael Pardo Albarellos, de la Academia General del Aire.

Teniente don Hernando Maura Pieres, del Ala de Reconocimiento número 28.

Teniente don José Antonio Salazar Cutoli, del Ala de Reconocimiento núm. 28.

Teniente don Agustín Cabello Pérez, del 33 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Madrid, 6 de septiembre de 1955.

G. GALLARZA

***Capitán Caballero**, pionero del Ala de Caza nº 1, que **perdió la vida al estrellarse el F.86F que pilotaba contra el suelo en la provincia de Teruel**, el 23 de marzo de 1957. Mandaba una formación de tres aviones y volaba entre nubes, junto con él integraba la formación el capitán Molleda, que también falleció, y el teniente Salazar que regresó a Manises.*

Entre las unidades desactivadas en la Base Aérea de Manises se encontraba el 22 Grupo de Fuerzas Aéreas, dotado con material convencional y en su última época, con aviones de transporte, enlace y entrenamiento, y con un personal, especialistas y tripulaciones, sin experiencia en material reactor.

Esta Base Aérea, con estos antecedentes, tanto en lo referente al material aéreo como a la carencia de experiencia en material reactor, junto con unas instalaciones e infraestructura incompletas, fue elegida para iniciar una importante renovación y modernización de nuestra aviación de combate, tanto en el mantenimiento de un moderno material como en su empleo, iniciando, en la época que nos ocupa, el necesario cambio de mentalidad en el Ejército del Aire.

Los cinco primeros F.86F, una vez recepcionados en la Base Aérea de Getafe por los cinco primeros pilotos del Ala que habían sido instruidos y entrenados en diferentes Escuelas y Unidades de la USAF, en los EE.UU. y en Europa, fueron trasladados en vuelo, por éstos, desde Getafe a la Base Aérea de Manises, el día 5 de octubre de 1955, pasando a ser dotación del 11 Escuadrón, primer Escuadrón de Caza del Ejército del Aire creado el 1º de octubre del mismo año.

El teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones, a su regreso de la Base Aérea de la USAFE, en Hahn, Alemania, recepcionó los primeros F.86F en la Base Aérea de Getafe, y fue el primer piloto del Ejército del Aire que voló uno de ellos en España. Al teniente coronel Hevia, como segundo jefe de Fuerzas Aéreas del Ala de Caza nº 1, y en ausencia de su comandante, el coronel Guerrero que efectuaba un curso de reactores en EE.UU., le correspondió la tarea de iniciar la organización del Ala y coordinar la instrucción, en material F.86F, de los primeros pilotos sin experiencia anterior en este material, que fue una referencia válida para el resto de las unidades de Caza de España.

El comandante Luis de Azqueta y Brunet, fue el primer jefe del 11 Escuadrón, con la misión de organizarlo, entrenarlo y ponerlo en estado operativo, apto para el combate, dentro de los planes de potenciación y modernización del Ejército del Aire.

Durante las primeras semanas de operación del Escuadrón, como aún no estaban finalizadas las obras de la plataforma de estacionamiento de aviones, de las calles de rodadura ni de los edificios de los escuadrones, los primeros F.86F del Ala, operaban desde un estacionamiento provisional en la zona de espera de la cabecera de la pista 30, que después sería zona de armado y desarmado de aviones militares.

Junto a este estacionamiento provisional, en la cabecera 30, se instalaron dos tiendas de campaña, para apoyo y "cobijo" de pilotos y especialistas, mientras que las clases teóricas y el "briefing" diario se impartía en la sala de juntas de la jefatura del Ala, de la Base Aérea.

A partir de la experiencia que iba acumulando este primer Escuadrón de Caza y con su apoyo, se organizaron e iniciaron sus actividades operativas otros tres escuadrones:

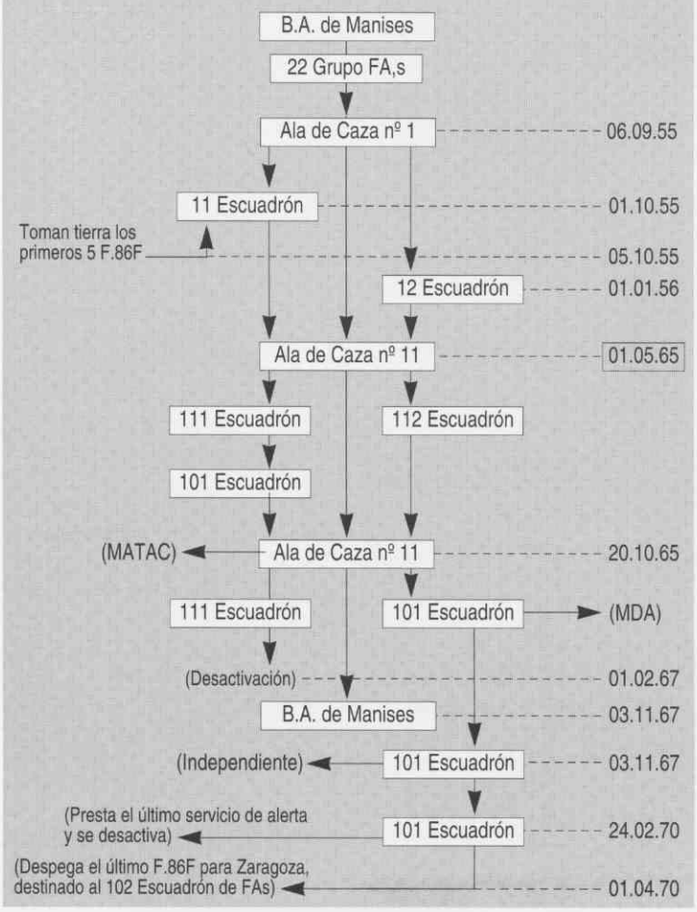
Coroneles comandantes del Ala nº 1 y Ala nº 11 (Dotadas con material F.86F)

Ala nº 1, coronel Miguel Guerrero García 06.09.55/16.07.58
Ala nº 1, coronel Javier Murcia Rubio 17.09.58/28.09.60
Ala nº 1, coronel José Ramón Gavilán y Ponce de León 20.10.61/15.02.65
Ala nº 1, Ala nº 11, coronel Luis Rey Rodríguez.....15.02.65/21.03.68

Los tenientes coroneles "reactoristas" que a continuación se relacionan, entre otros, ejercieron de forma accidental o interina, la jefatura del Ala de Caza nº 1 o del ala 11, por ausencias de sus comandantes: Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones, Juan de Frutos Rubio, Juan Ripollés Aznar, Juan Retuerto Martín, Bernardo Meneses Orozco, Antonio Chaos Iglesias y José Rodríguez López.

(Boletines Oficiales del Ministerio del Aire)

Evolución de las denominaciones de los Escuadrones de Caza 11 y 12



—El 12 Escuadrón de Caza, segundo del Ala, en los primeros meses de 1956, del que fue primer jefe el comandante Carlos Grandal Segade.

—El 41 Escuadrón de Caza, creado el 19 de septiembre de este mismo año (B.O.A. núm. 110 de fecha 20.09.56) se organiza y dota con parte de su personal, aviones y equipo de apoyo del Ala de Caza nº 1.

Este Escuadrón, al mando del teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones, con sus flamantes aviones de dotación, se traslada y despliega, con carácter permanente, en la Base Aérea de Son San Juan, en Palma de Mallorca, el día 2 de noviembre de 1956, donde sustituyó al Tercer Grupo de Fuerzas Aéreas.

—El 21 Escuadrón del Ala de Caza nº 2, creada el 19 de septiembre de 1956, que envió un equipo de pilotos y especialistas a la Base Aérea de Manises, entre los meses de diciembre de 1956 y febrero de 1957, para recibir apoyo y asesoramiento.

Una Escuadrilla de este Escuadrón, al mando del comandante Silvino García Alonso, su primer jefe, con sus primeros seis aviones se traslada y despliega, con carácter permanente, a la Base Aérea de Zaragoza el día 11 de febrero de 1957, donde sustituyó al disuelto 14 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Los escuadrones 11 y 12 del Ala de Caza nº 1, mientras estuvieron dotados con material F.86F, fueron cambiando de denominación, numeración, en consonancia con los cambios del Ala nº 1 a Ala nº 11 y con la función táctica o de defensa aérea asignada, para quedar reducidos a un sólo escuadrón en noviembre de 1967 hasta su desactivación el día 24 de febrero de 1970, fecha en que prestó su último servicio de alarma con el F.86F.

Estos primeros escuadrones, el 11 con una banda roja en el morro de sus aviones y el indicativo radio "CONDOR", mientras que en los aviones del 12 la banda era azul y el in-

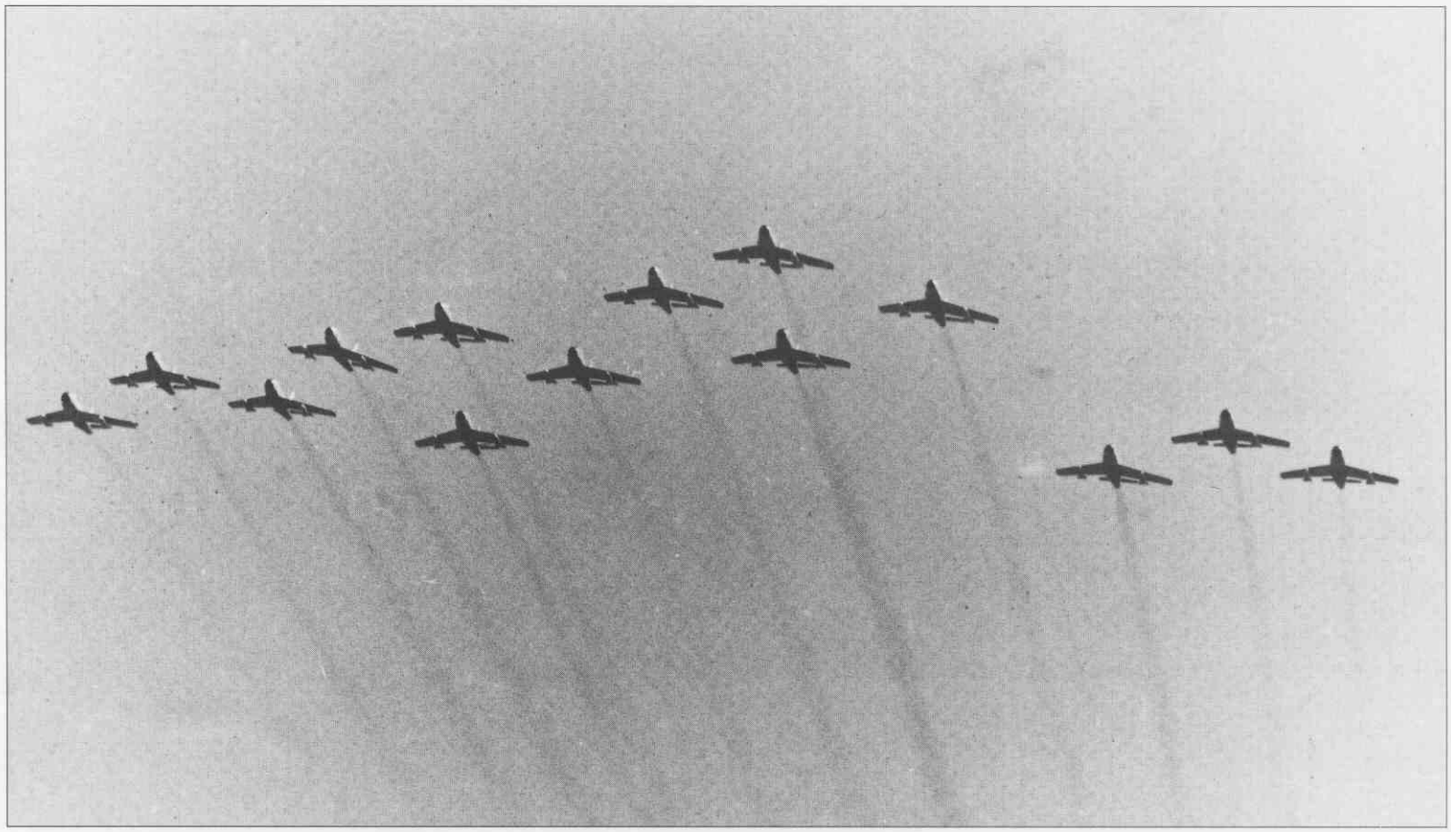
La hiena sonriente y amordazada de los primeros años del ala de Caza nº 1, hasta el 4 de abril de 1959.

dicativo radio "DOLAR", a los pocos meses de la creación del Ala, sus aviones y sus tripulaciones ya tenían pintados en el fuselaje o cosidos en los monos de vuelo y en las cazadoras de trabajo de sus especialistas, el primer emblema del Ala: la cabeza de una hiena sonriente, amordazada con un pañuelo y el nombre ALA DE CAZA 1, sobre un fondo, partido en diagonal, en dos colores bien diferenciados, azul y rojo, que representaban a sus Escuadrones.

Este primer emblema, en cuya elaboración participaron activamente el malogrado capitán Sinforiano Molleda Benjumea y los tenientes Enrique González-Conde Rodríguez-Sedano y Luis Ausín Manzano, todos ellos pioneros de "Cercanías", estuvo inspirado, para unos, en el cúmulo de dificultades de todo tipo encontrado en la adaptación del nuevo material reactor, para otros, era la expresión gráfica de una frase: ¡fastidiados pero contentos y había también quienes recordaban que la hiena, un animal que se alimenta de carroña y se aparea una vez al año ¿de qué se ríe? y, para evitar que se ría, se la amordaza con un pañuelo.

Por Decreto de 17 de febrero de 1959 se le hizo al Ala de Caza nº 1 depositaria y continuadora de la gloriosa tradición de la Caza española, representada por el Grupo García Morato, y el 4 de abril de ese mismo año, aniversario de la muerte del Laureado Comandante, el ala recibió su guión de combate, los trofeos de guerra y los diarios de operaciones del Grupo y, consecuentemente, fue sustituido el emblema de la hiena sonriente por una avutarda, un halcón y un mirlo, pintados sobre un círculo blanco, rodeado del lema "Vista, Suerte y al Toro".

***Capitán Molleda**, pionero del Ala de Caza nº 1, **perdió la vida junto con el capitán Caballero, 10 minutos después de despegar**, cuando volaba un F.86F en formación cerrada con él.*



***Primer desfile aéreo** de cierta entidad, **14 F.86F sobre la ciudad de Valencia**, al mando del teniente coronel Frutos. Valencia, **4 de mayo de 1956**.*

Los dos primeros F.86F del Ala de Caza nº 1 en la plataforma de estacionamiento de Getafe (los C.5-1 y 2, fueron asignados a la Escuela de Especialistas de León) Base Aérea de ***Getafe, septiembre de 1955.***

PIONEROS CON CURSO DE TIRO, EN F.86, EN EE.UU.

CUANDO SE CREO EL ALA DE CAZA Nº 1 Y SE ORGANIZO el 11 Escuadrón, primer Escuadrón de Caza del Ejército del Aire dotado con aviones F.86F, sus primeros pilotos, los pioneros, tenían, inicialmente, una instrucción en aviones a reacción y experiencia en los mismos, de diferente procedencia, que agrupamos, en este trabajo, en tres bloques diferenciados por su instrucción y entrenamiento.

Aunque las diferencias entre estos pioneros, los pilotos que primero llegaron al Ala, se podría resumir, junto con el conocimiento del idioma inglés, en que mientras unos conocían el F.86F, los de "cercanías" no, pero que a los pocos meses de "rodaje" del "Sabre" en Manises y sin entrar en consideraciones de rentabilidad, oportunidad o continuidad, esta diferencia inicial de conocimientos se fue difuminando hasta llegar a desaparecer, en pocos meses, entre pilotos de uno y otro lado del Océano.

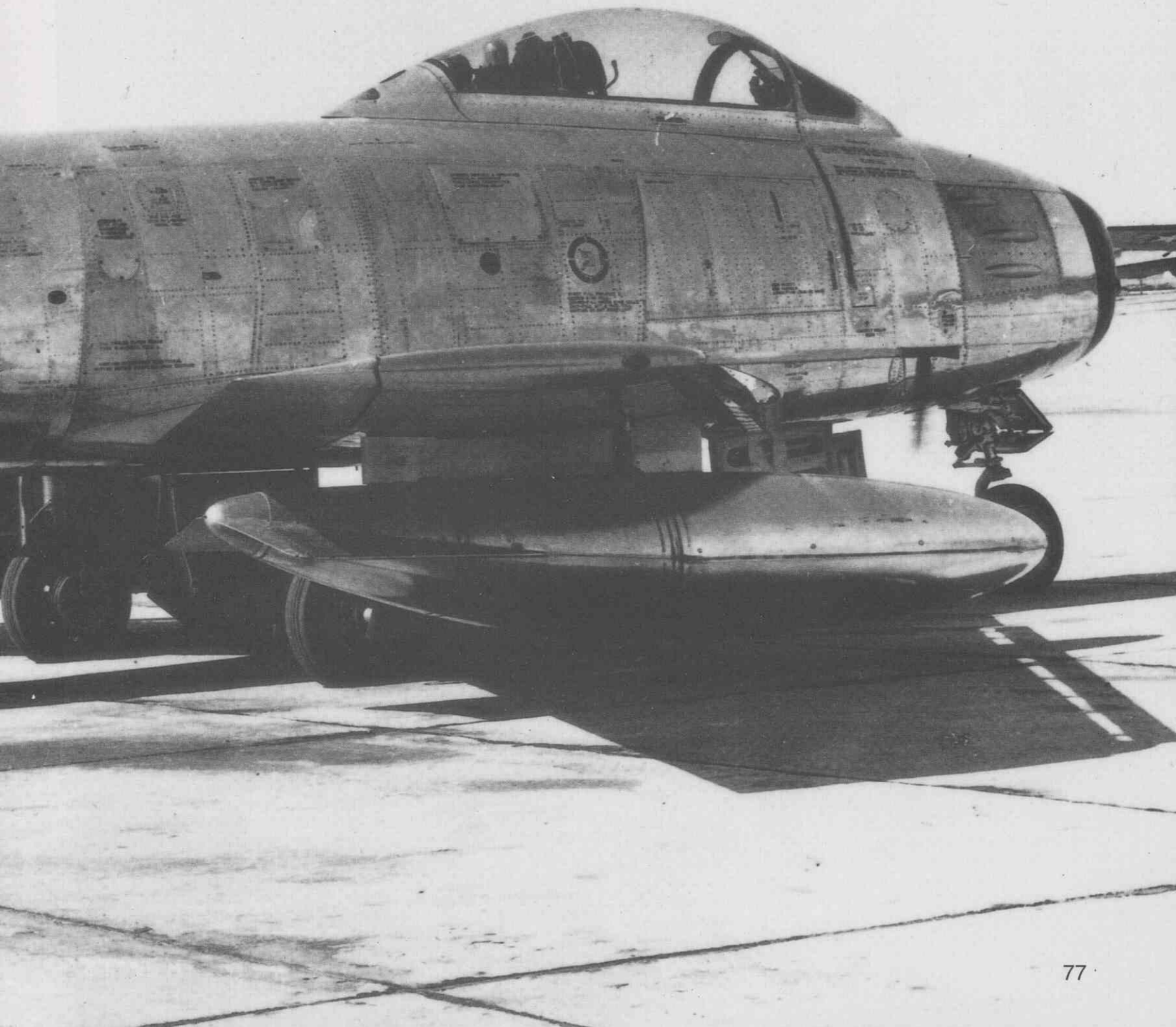
Los integrantes de los dos primeros bloques incluyen cursos y entrenamientos en aviones F.86 en Escuelas o Unidades de la USAF en Estados Unidos o en Europa, y en el bloque tercero se incluyen a los pilotos con curso de T.33 en la Escuela de Reactores de Talavera la Real y que se autotitulaban, no sin cierta sorna, "reactoristas de cercanías" o los de "cercanías".

En este tercer bloque figurarán también todos los "reactoristas" que prestaron servicio como tales en el Ala de Caza nº 1 procedentes, selectivamente, de los pilotos del 22 Grupo de Fuerzas o Base Aérea de Manises, pilotos que pasaron destinados al Ala en la misma Orden de su creación, con independencia de contar o no, con aptitud o instrucción específica, en material reactor.

Los pilotos del primer bloque, fueron seleccionados a comienzos de 1954, entre los jefes y oficiales del Ejército del Aire, algunos de ellos veteranos de nuestra Guerra Civil o de la Escuadrilla Azul en su Campaña de Rusia, junto con jóvenes oficiales, para efectuar un curso de transición a reactores en material T.33, en Alemania, en la Escuela de la USAF de Fürstenfeldbruck, en adelante Fursty, curso que finalizó en diciembre de este mismo año.

Cinco de estos pilotos que superaron el Curso de T.33 en Fursty, a principio de 1955 iniciaron su instrucción en diferentes Escuelas y Unidades de la USAF en Estados Unidos. Primero fue el paso obligado por la Escuela de Idiomas de la Base Aérea de Lackland, Texas, para efectuar el preceptivo curso de inglés; a continuación efectuaron un curso de Transformación y Tiro en T.33 en la Base Aérea de Laughlin, también en Texas, a orillas de Río Grande.

Finalizado el curso de Tiro en T.33 pasaron a la Base Aérea de Nellis, próxima a las Vegas, Nevada, donde realizaron el curso de Tiro en F.86, curso que fue seguido de un entrenamiento complementario en Unidades de la USAF en Europa, dotadas con material F.86, concretamente en la Base Aérea de Hahn en Alemania. El teniente coronel Gonzalo Hevia Al-



varez-Quiñones, cabeza de serie de este curso, fue el primer piloto español que voló un avión F.86, hecho que ocurrió el 11 de abril de 1955, en la Base Aérea de Nellis, Nevada, EE.UU.

A continuación se relacionan los integrantes de este primer bloque de pilotos que, "con curso especial de adaptación al material C.5", F.86F, fueron destinados al Ala de Caza nº 1 en el mismo B.O.A. de su creación:

—Teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones.
—Comandante Luis de Azqueta y Brunet.
—Comandante Carlos Grandal Segade.
—Teniente César Villalonga Alonso.
—Teniente José María Ordovás Artieda.

dos últimos de la relación, a su regreso de Estados Unidos, fueron destinados al Ala de Caza nº 1 en el mismo B.O.A. que los jefes y oficiales del primer bloque.

—Teniente Carlos Antonio Herraiz Diaz-Merry.
—Teniente Rafael Pardo Albarellos.
—Teniente Hernando Maura Pieres.
—Teniente Julián Alvarez de la Vega.
—Teniente Juan de Dios García de Prado y Ruizberri de Torres.
—Teniente Jaime Alvarez del Castillo.
—Teniente José Antonio Salazar Cútoli.
—Teniente Agustín Cabello Pérez.

***Pioneros del Ala de Caza nº1**, integrantes de una patrulla de cinco F.86F, **en el festival internacional de Fiumicino**. De izquierda a derecha: teniente **Maura**, teniente coronel **Hevia**, capitán **Barsen**, teniente **Salazar** y teniente **Alvarez de la Vega**. Fiumicino, Italia, **24 de junio de 1956**.*

Estos pilotos, una vez finalizada su instrucción en Bases de la USAF, regresaron a España a primeros de septiembre y se incorporaron directamente a la Base Aérea de Getafe para proceder a la recepción de los primeros F.86F que estaban siendo entregados al Ejército del Aire.

Los pilotos del segundo grupo, 10 tenientes de la 5ª Promoción de la Academia General del Aire, efectuaron una serie de cursos en los Estados Unidos con una duración total de 15 meses, para obtener una instrucción en vuelo y una mentalidad aeronáutica, que finalizó con un curso completo de Tiro en F.86. Estos cursos abarcaban una amplia gama de enseñanzas: inglés básico y aeronáutico; curso de piloto elemental en avionetas Piper y en aviones T.6; curso básico en aviones T.28 y T.33; curso de Tiro en T.33; y finalmente un curso de Tiro en F.86.

Uno de estos oficiales no superó el curso básico de T.33 causando baja en reactores, y otro, el teniente Benjamín Manuel del Valle Dulanto falleció al sufrir un accidente en el último vuelo que realizaba en T.33; de esta forma el grupo continuó el desarrollo de su programación inicial pero ya con sólo ocho pilotos, de los que tres finalizaron la instrucción en EE.UU. con varias semanas de retraso del resto del grupo.

De los ocho tenientes de este segundo bloque, que a continuación se relacionan, cinco de ellos, los tres primeros y los

En cualquier caso, estos jóvenes tenientes con sólo dos años de antiguedad, con el título de piloto de la USAF, dominio del idioma inglés y con "curso especial de adaptación al material C.5", F.86F, formaron el núcleo principal de instructores de la mayoría de los pilotos de "cercanías" que se incluyen en el tercer bloque. Estos tenientes instructores fueron absorbidos, en poco tiempo, por sus propios alumnos que eran de "cercanías".

PIONEROS DE "CERCANIAS" Y DEL 22 GRUPO DE FUERZAS AEREAS

ESTOS PIONEROS, "REACTORISTAS DE CERCANIAS" del tercer bloque de pilotos y que a continuación se relacionan, procedían de las primeras promociones de la Academia General del Aire y habían efectuado el curso de T.33 en la Escuela de Reactores de Talavera la Real en el que sólo volaron unas 10 horas de vuelo instrumental e incluso, los procedentes del primer curso de la citada Escuela, no llegaron a efectuar el curso de T.6 en la Escuela Básica de Salamanca.

—Capitán Barsen García-López Rengel.
—Capitán Luis González Olmedo.
—Capitán Jaime Caballero Echevarría.

***Vista general de los F.86F en la plataforma de estacionamiento de la Base Aérea de Manises, en octubre de 1956**, de izquierda a derecha: los "Sabres" del 12 Escuadrón, los del 11 Escuadrón, los del 41 Escuadrón (antes de desplegar a la Base Aérea de Son San Juan) y los F.86F en "depósito" aparcados junto a cuatro aviones Junkers (JU-52).*

—Capitán Sinforiano Molleda Benjumea.
—Capitán Pedro José Moreno Fernández.
—Capitán Santiago Peraita Richard.
—Teniente José Juste Marzo.
—Teniente Enrique González-Conde Rodríguez-Sedano.
—Teniente Luis Ausín Manzano.

Estos pilotos, con curso especial para adaptación al material de reacción pero sin experiencia en F.86F, fueron destinados al Ala para prestar sus servicios en el Escuadrón número 11, por Orden de 22 de octubre de 1955 y, una vez incorporados a éste, iniciaron la instrucción para su suelta y calificación en el "Sabre".

También se incluyen en este tercer bloque a otro grupo de pilotos, seleccionados de entre los que pasaron destinados al Ala de Caza nº 1, procedentes del citado 22 Grupo de Fuerzas Aéreas o de la Base Aérea de Manises, en la misma orden de su creación, y que después de superar los cursos correspondientes, en Talavera, Fursty o EE.UU., ya como "reactoristas", pasaron a volar el F.86F en los Escuadrones del Ala.

—Capitán Vicente Alamá Martí.
—Teniente Miguel Salom Ferrer.
—Teniente Antonio Espinosa Paredes.
—Teniente José Antonio Rodríguez del Valle.
—Teniente Enrique Martínez Ibáñez.
—Teniente Luis Alonso Cubells.

Todos estos pilotos, excepto el teniente Enrique Martínez Ibáñez que efectuó el curso de Tiro en F.86F en EE.UU., engrosaron la gran familia de pilotos de "cercanías", familia que pronto se vio mutilada por la pérdida de dos de sus miembros, los capitanes Jaime Caballero Echevarría y Sinforiano Molleda Benjumea, que fallecieron al estrellarse los F.86F que pilotaban el día 23 de marzo de 1956 en la provincia de Teruel, a los cinco meses de su llegada al Ala.

*Acto solemne de **entrega del estandarte nacional por la ciudad de Valencia al Ala de Caza nº 1**. El **coronel Guerrero, junto con la señorita María Amelia Trenor Calatayud,** madrina del estandarte. Base Aérea de **Manises, 23 de junio de 1957**.*

LAS PRIMERAS SUELTAS EN F.86F

LA FINALIZACION DE LAS OBRAS DE LA PLATAFORMA de estacionamiento de aviones y las correspondientes calles de rodadura, permitió que se dejara de utilizar la zona de espera de la de cabecera de la pista 30, como estacionamiento provisional de aviones y desmontar las tiendas de campaña de los pilotos y de los especialistas. No obstante, durante varias semanas y en función de los requerimientos de los vuelos locales, especialmente de los de los pilotos recién sueltos, por no disponer la Base de una Torre o carrillo de Control Móvil, dotada con las pertinentes frecuencias de UHF, un F.86F rodaba hasta la zona de espera de la pista en servicio, se le conectaba un APU y su piloto, efectuaba el control correspondiente, operando el equipo de radio del "Sabre".

De cualquier forma, el desplazamiento de los aviones a su plataforma de estacionamiento, junto a los escuadrones e instalaciones logísticas, facilitaron todas las operaciones de abastecimiento y mantenimiento de los mismos, aunque el "Briefing" diario, dedicado casi en exclusivo a las clases teóricas del F.86F que impartían los tenientes, y a los vuelos de las primeras sueltas, se seguían impartiendo en la sala de juntas de la jefatura del Ala, más tarde, estas clases se desarrollaban en la biblioteca del Pabellón de Oficiales.

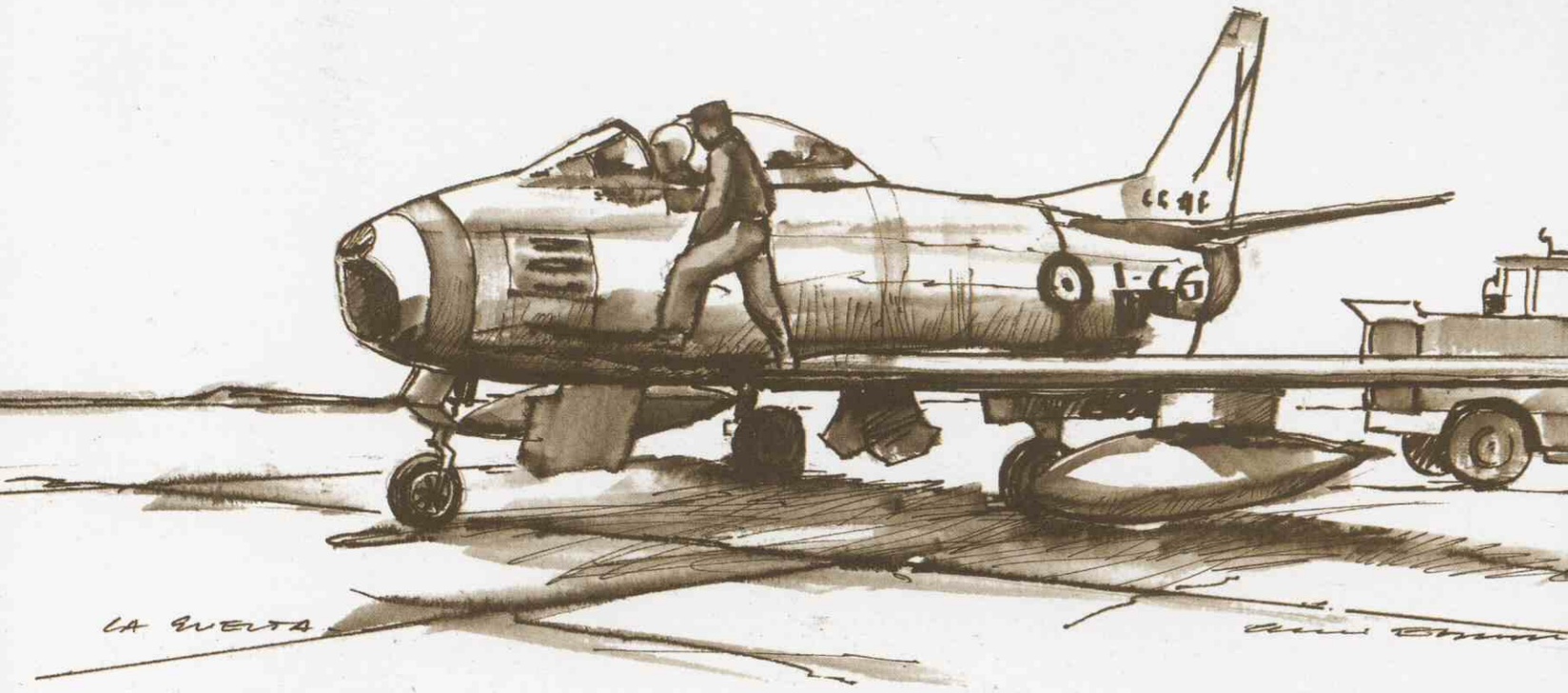
Esta suelta se desarrollaba volando el alumno en un avión y el instructor en otro avión, despegaban en formación y el instructor le iba diciendo desde su avión lo que él veía que el alumno tenía que hacer o no lo hacía correctamente. En esta época no había ningún T.33 en el Ala, sólo "Sabres", pero no ocurrió ningún incidente relevante aunque, alguna vez el instructor perdió de vista al avión del alumno y éste, regresaba solo a la Base y tomaba tierra sin novedad.

En la tarea de ir soltando a los primeros pilotos de "cercanías", que inicialmente fueron capitanes de las primeras promociones de la Academia General del Aire, pilotos con muchas horas de vuelo realizadas en las unidades y con los aviones convencionales de entonces, participaban, inicialmente, todos los jefes y oficiales con "Curso especial de C.5", F.86F, pioneros de los bloques primero y segundo.

Estos primeros instructores de F.86F, habían sido entrenados en escuelas y unidades de la USAF, donde para mandar una formación o preparar y desarrollar una misión en vuelo, y ser responsable de la misma, el piloto necesita-

Pilotos del Ala de Caza nº 1, integrantes de una patrulla de cuatro F.86F, ***participantes en una manifestación aérea internacional en Italia****. De izquierda a derecha: comandante* ***Barsen****, capitán* ***Salazar****, comandante* ***Balanzategui*** *y capitán* ***Sequeiros****.* ***Milán, Italia, 4 de julio de 1957****.*

Pilotos de los escuadrones de caza 11 y 12*, en las primeras maniobras en la que operaron los "Sabres" con el Ejército de Tierra, en el Pirineo Catalán. De izquierda a derecha (de pie) capitán* ***Almodóvar****, capitán* ***Pardo****, capitán* ***Cabello****, capitán* ***Sequeiros****, comandante* ***Barsen****, capitán* ***Salazar****, capitán* ***Espinosa****, capitán* ***Rodríguez del Valle****, capitán* ***García Crespo****, (de rodillas) capitán* ***Benítez****, capitán* ***Berriatua****, comandante* ***Balanzategui****, teniente* ***Paternina****, capitán* ***Chamorro****, teniente* ***Cubells*** *y capitán* ***Castillo Cámara****. Base Aérea de* ***Zaragoza, 12 de julio de 1957****.*



ba alcanzar unas calificaciones previas en el tipo del avión, contar con certificados de vuelo instrumental, tarjetas blanca o verde, y haber cumplimentado el plan de instrucción correspondiente.

Ese "choque" de mentalidad y de material, entre pilotos instruidos en el F.86F en la USAF y pilotos de "cercanías" en los primeros meses de actividad del Ala de Caza nº 1, marcaron el inicio de una importante transformación del Ejército del Aire y, con independencia del origen de algunos de los pocos accidentes o incidentes de vuelo, ocurridos durante el primer año de funcionamiento del Ala, que fue una especie de tributo de la transición a un nuevo material, nuevas ideas, formas de actuación y de comportamiento en la profesión aeronáutica-militar que, por otra parte, favoreció la Seguridad de Vuelo.

El primer piloto del Ejército del Aire procedente del primer curso de T.33 de la Escuela de Talavera la Real, de "cercanías" que se soltó en el F.86F en España, lo hizo en la Base Aérea de Manises el día 17 de diciembre de 1955 y fue el capitán Barsen García-López Rengel y su instructor o "acomapañante", fue el comandante Luis de Azqueta y Brunet Jefe del 11 Escuadrón de Caza.

Los pilotos que se iban soltando, una vez efectuadas varias misiones del Plan de Instrucción nº 1, participaban activamente en las diferentes tareas del Escuadrón y entre ellas en la de ir soltando a otros pilotos de T.33, sin experiencie anterior en F.86F, procedentes de Talavera o de Fursty.

"Zona de Operaciones" del ***equipo de rescate del Ala de Caza nº 1*** *en el Puente de Campanar de la ciudad de* ***Valencia****, con ocasión de las* ***inundaciones del 14 de octubre de 1957.***

EL ALA: ESCUELA BASICA

PERO LA NECESIDAD Y LA OBLIGACION DE "SOLTAR" a pilotos en el avión F.86F y proporcionarles un mínimo nivel de experiencia básica en la preparación y ejecución de los vuelos, constituyó un grave y oneroso problema, no sólo para el Ala de Caza nº 1, sino también para el resto de las unidades. Pero fue ésta, la que tuvo que atender y soportar el mayor esfuerzo continuado en esta cuestión desde las primeras semanas de su creación, esfuerzo que se prolongó durante los cuatro primeros años de su existencia.

En el Ala de Caza nº 1 no sólo se soltaron en el F.86F pilotos del Ala, sino también otros que fueron agregados con este propósito a sus Escuadrones, como sucedió con los coroneles Angel Salas Larrazábal y Felipe Galarza Sánchez, entre otros. También, al ser la primera unidad del Ejército del Aire dotada con material F.86F, inicialmente, fue paso obligado para la gran mayoría de los "reactoristas de cercanías" que, una vez sueltos y con el Plan de Instrucción nº 1 finalizado, fueron destinados a las nuevas unidades de caza que se iban crean-

do. Concretamente por Orden de 19 de septiembre de 1956 (BOA núm. 110) se constituye el Ala de Caza nº 2 (Zaragoza); el Ala de Caza nº 3 (Valladolid) y el 41 Escuadrón de Caza en Son San Juan.

Entre los "reactoristas de cercanias" del Ala que, sueltos en F.86F, fueron destinados a estas nuevas unidades figuran los tenientes Antonio Huerta Martínez y Lázaro Jarabo Martínez destinados al Ala de Caza nº 2; los capitanes José Pizarro Rodríguez y José Manovel García, y los tenientes Francisco Arteaga Danvila y Manuel Váquez Anaya, al Ala de Caza nº 3; los capitanes Luis González Olmedo, Carlos Issasi-Isasmendi Adaro, José Juste Marzo, Luis Ausin Manzano, Francisco Duran Chaves, Juan Martínez de Pisón y los tenientes Juan Antonio Ferrero Ruiz de Prada, Benito Puente Munar, José Luis Barroso Guerra, Mariano Ascaso Señor y Juan Pombo Balbas, al 41 Escuadrón de Caza, entre otros.

No obstante, estos pilotos que iban destinados a las unidades de caza de reciente creación, continuaban agregados al Ala de Caza nº 1 y desarrollando los planes de instrucción correspondientes, hasta la entrega del material de vuelo a la unidad que se le destina, excepto el capitán Juste Marzo que fue agregado, previamente, al 41 Escuadrón de Caza como oficial de mantenimiento por su experiencia en este área.

los servicios propios de una unidad, en beneficio de la enseñanza propia de una Escuela Básica de Caza, como consecuencia de la permanente renovación de pilotos destinados o agregados en el Ala.

Este esfuerzo que venían realizando los escuadrones del Ala, disminuyó sensiblemente cuando la totalidad de los alumnos que habían superado el 12º curso de T.33 de la Escuela de Reactores de Talavera la Real, curso que se desarrolló de enero a abril del año 1959 y que, dividido en dos grupos, completaron los cursos 2º y 3º de F.86F en el recién creado Escuadrón de Aplicación y Tiro de la citada Escuela, en los meses de mayo a julio y de septiembre a noviembre del mismo año.

Fue a partir de entonces, una vez materializada la integración del F.86F en el curso de Reactores, cuando los "reactoristas de cercanías" se incorporaban a las diferentes Unidades de Caza, lo hacían ya "sueltos" en F.86F y con el plan de instrucción nº 1 efectuado. Entre estos primeros pilotos destinados al Ala de Caza nº 1 figuran los tenientes David Calvo Ruiz, Atanasio Cuervo-Arango y Caso de los Cobos, Juan Antonio Lombo López, Eugenio Jack Folla, Pedro Luis Fernández García, Alfredo Baztan San Martín, Domingo Martínez de Pisón Vorástegui y José Luis Ballester Sepúlveda. El

Más de 80 pilotos fueron sueltos en el "Sabre" en el Ala de Caza nº 1, concretamente 50 por el 11 Escuadrón y más de 30 por el 12 Escuadrón. Estos datos dejaron traslucir la idea de que el Ala o alguno de sus Escuadrones, fuese una Escuela Básica de Caza o Centro de Instrucción de pilotos, aunque por otra parte, para desarrollar esta tarea, se consumieron muchos esfuerzos, mucho tiempo y por supuesto, muchas horas de vuelo.

Desde el principio y cuando los primeros Escalones de Mantenimiento de los Escuadrones del Ala, el 11 y el 12, aún no habían terminado de organizarse, tuvieron que atender y soportar un gran esfuerzo en las citadas sueltas, entre otras actividades, por el gran número de horas de vuelo que se tuvieron que consumir en estas misiones "primarias" o "elementales": transición, tráficos de aeródromo, acrobacía individual, instrumentos, formaciones...

Este cometido obligó a retrasar el desarrollo de otras misiones de los planes de instrucción nº 2 y nº 3, dirigidas a la consecución de la aptitud de combate y de la prestación de

teniente Calvo Ruiz, destinado en el 12 Escuadrón de Caza, y el brigada, del 11 Escuadrón, de la Plaza Alcaraz, fallecieron el día 25 de febrero de 1961 al estrellarse la avioneta E.9 que pilotaban en un vuelo local de la Base Aéra de Manises.

En lo referente al vuelo instrumental, los pilotos que procedían de los primeros cursos de la Escuela de Reactores de Talavera la Real, en material T.33, efectuaron un curso básico de unas 60 horas de vuelo de las que 20 eran de instrumentos, estas últimas a todas luces insuficientes para detectar y afrontar, con seguridad las sensaciones de vuelo nocturno y el vértigo instrumental en el desarrollo de los sucesivos planes de instrucción de las unidades dotadas con F.86F.

El teniente coronel Hevia, segundo jefe de Fuerzas Aéreas del Ala, al iniciar las misiones de vuelo nocturno que figuraban en los planes de instrucción manifestó en el briefing correspondiente que "...el vuelo de noche es como el de día, solo que no se ve nada... ¡Vamos todos a volar!..." y después comprobó que estos pilotos estaban muy "flojos" en este aspecto, sabían volar el avión y nada más. Ante esta evidencia

contrastada, el citado teniente coronel informó al mando, en repetidas ocasiones, la necesidad de que los "reactoristas de cercanías" saliesen de la Escuela de Talavera la Real con un curso completo de Vuelo Instrumental.

Los "reactoristas" de estos primeros cursos básicos de T.33, "cursos cortos" de sólo 60 horas, fueron de nuevo convocados para efectuar un curso de Vuelo Instrumental, complementario al anterior, cuando éstos ya estaban desarrollando los planes de instrucción específicos de F.86 en las diferentes unidades de caza, concretamente entre marzo de 1957 y diciembre de 1958, la Escuela de Reactores impartió cinco de estos cursos complementarios, por donde pasaron más de 60 alumnos, pilotos de "cercanías", de los que un 50% procedían del Ala de Caza nº 1 y el resto de otras unidades.

Las misiones de este curso de vuelo instrumental fueron incluidas, posteriormente, en el curso normal de T.33 de la Escuela de Reactores, con dos años de retraso, hasta que en el 7º Curso de Reactores T.33 que se realizó entre los meses de enero y abril de 1957, se vio ampliado y enriquecido con el vuelo instrumental, lo que prueba con qué grado de precipitación se organizó la instrucción inicial y el entrenamiento de las diferentes unidades de F.86 en el Ejército del Aire.

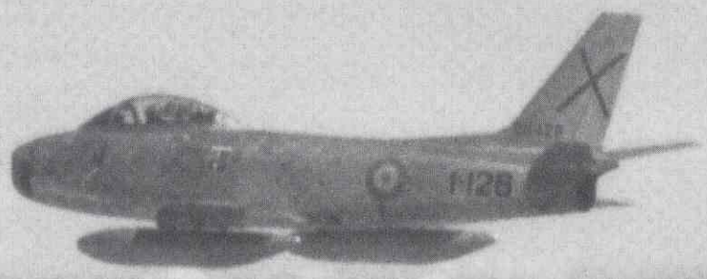
lizar todos los vuelos siguiendo unos determinados requisitos:

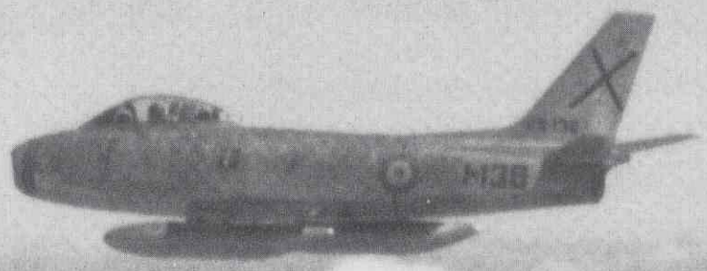
—El proceso previo de preparación en tierra.

—El control radar y de tráfico aéreo, ya que, simultáneamente, entraron en servicio los escuadrones de vigilancia de la Red de Alerta y Control, que obligaba a respetar y ajustar todos los requerimientos del tráfico aéreo y que no había sido habitual, en el tráfico militar, hasta la llegada de los reactores a España.

—La obligación a respetar una programación periódica de vuelos, controlando y coordinando las horas de vuelo con los planes de instrucción, los programas de mantenimiento, la famosa "diagonal", con las revisiones periódicas, etc..

Para superar esta difícil situación y adaptarla a las nuevas exigencias, pronto se comenzó a disponer de la traducción, aprobación, edición y difusión de un sistema de procedimientos y órdenes técnicas de muy diversa índole y materias, que dio, desde el primer momento, un resultado excelente, junto con la organización de los horarios de trabajo de todos los miembros del Ala, los cuales comenzaban con el sistema de "briefing" inicial, que diariamente desarrollaba una gama muy variada de materias de interés profesional, pasando por un análisis meteorológico como información al vuelo, compren-





Otra medida tendente a consolidar y controlar la aptitud y los correspondientes certificados de vuelo instrumental, en los diferentes escuadrones de caza, fue la creación de una Sección de Instrumentos que, programaba y realizaba los examenes teóricos, las clases de vuelo en T.33 y las pruebas pertinentes. Estas tareas las realizaban, preferentemente, aquellos pilotos que habían superado el correspondiente curso de Instructor de Vuelo Instrumental de la USAF, en EE.UU.

LOS PLANES DE INSTRUCCION

LA ACTIVIDAD AERONAUTICA EN EL ALA DE CAZA Nº 1, se inició en el marco generalizado del desconocimiento de la importancia capital de todo lo relativo a la aplicación de los procedimientos de vuelo y con una larga formación de los pilotos, inadecuada para afrontar los nuevos métodos y sistemas de volar, principalmente, porque había que pasar a rea-

diendo el desarrollo de misiones específicas de la programación diaria que, entre otras novedades, tenía la utilización de un amplio léxico en inglés, entonces casi desconocido.

Pero una parte importante de la organización y ejecucion de todo este planteamiento, durante los primeros años de funcionamiento del Ala (1956, 1957 y 1958) residió en los sucesivos planes de instrucción que seguían a las sueltas, y suponían un progresivo incremento selectivo de misiones y de requisitos para la consecución de aptitud de combate. En 1958, el plan de instrucción núm. 3, comprendía una serie de misiones de tiro aire/aire y aire/tierra, cámara o real e interceptaciones controladas desde tierra (Ground Control Intercept, GCI), entre otras, todas ellas con el propósito de obtener la citada aptitud.

Dentro de estas misiones GCI, el 13 de diciembre de 1957, una patrulla de 4 aviones del 11 Escuadrón del Ala mandada por el comandante Barsen García-López e integrada por los capitanes Ignacio Taboada, Jaime Barriatua y Carlos Herraíz, desplegada en la Base Aérea de Torrejón, desarrolló la

Reflexiones sobre una época

"...No es la primera vez que me he parado a pensar sobre una época que quizás ha tenido gran importancia e influencia, sin duda, en las últimas décadas de nuestra Historia Aeronáutica pero, hasta hoy, no se me había ocurrido plasmarlas aunque sea a "vuela pluma" y en unas simples cuartillas. Me refiero a los años 1954 y 1955, 1956..., años en que llegaron a España los primeros aviones a reacción y se crearon las primeras unidades del Ejército del Aire con este novísimo material...

En primer lugar, desde mi punto de vista, la gran dificultad con que nos encontramos, fue el tener que adoptar un cambio drástico de mentalidad, a la que bien o mal tuvimos que adaptarnos. Pasamos de volar de una forma más bien alegre y deportiva, lo que podíamos llamar simplemente "volar", cumpliendo la misión que se nos había encomendado: formaciones, viajes, vuelos de entrenamiento local, desfiles, etc. con cuatro directrices e indicaciones y al aire, recuerdo que los planes de vuelo fueron una auténtica novedad y ciertamente no muy bien acogida. ¡Qué latazo!, a encontrarnos, sin más, con unos largos cursos teóricos del avión que íbamos a volar: características, sistemas, procedimientos, emergencias, etc., briefing y pos-briefing y todo ello enmarcado en una férrea disciplina de vuelo, el cambio de mentalidad fue muy duro...

En segundo lugar, la diferencia que existe entre volar aviones propulsados por hélice y los de reacción, con todas y las consiguientes dificultades que ésto suponía. Ante esta situación, principalmente la que motivaba la primera, no existe la menor duda de que sentimos inconscientemente una cierta rebeldía u oposición a adaptarnos a lo que pensábamos que se podía hacer, es decir volar, sin tantos preámbulos y complicaciones, para nosotros era todo más sencillo. Si a esto unimos que quienes nos impartían sus conocimientos e intentaban que asimilásemos esta nueva forma de concebir lo que era la moderna aviación, tenían gran entusiasmo y buena voluntad pero poca experiencia, se comprende que saliésemos al aire muy "verdes". No considero que fuésemos unos locos pero sí un tanto inconscientes, sin darnos cuenta de lo que hacíamos ¡Cuántas veces posteriormente se me han puesto los pelos de punta al recordarlo!, estábamos convencidos de que era lo normal.

Estas reflexiones quizás pueden justificar de algún modo anécdotas y hechos ocurridos en estos maravillosos años donde todo era entrega y nuestra única ilusión era volar aquel inigualable "Sabre" sin reparar en otras...".

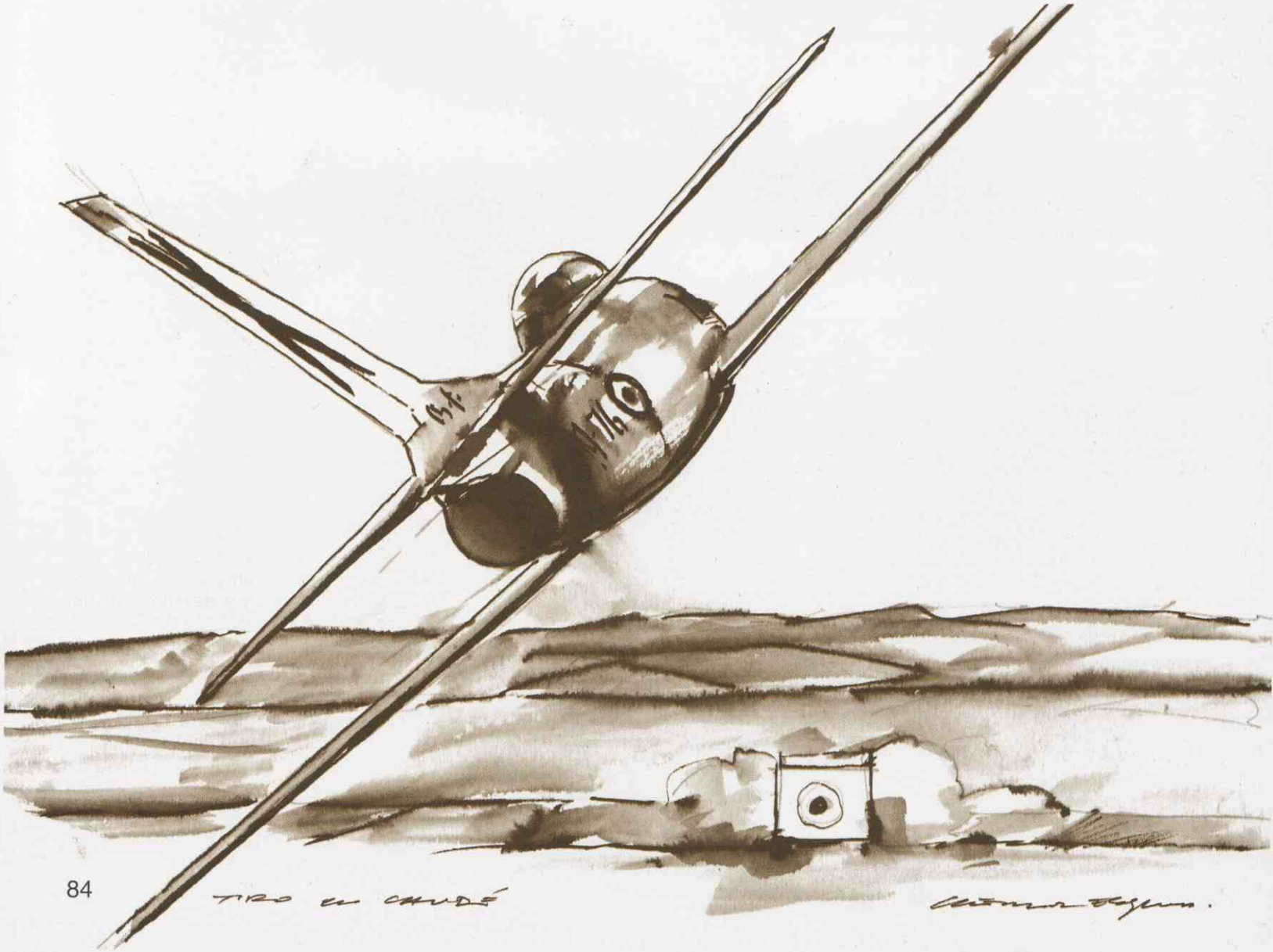
(Francisco Vindel Merced, general de Aviación)

primera misión combinada de Defensa Aérea con elementos de la 65º División Aérea de los EE.UU., en la que se probó con éxito... "el Centro Radar de Villatobas, Toledo".

Es de señalar que la primera vez que aviones a reacción del Ejército del Aire, F.86F del Ala de Caza nº1, abrieron fuego real en España, concretamente en ametrallamiento aire/tierra contra blancos del Polígono de Tiro de Caudé, Teruel, que el día 10 de marzo de 1958, misión llevada a cabo por una formación de cuatro F.86F del 12 Escuadrón, mandada por el capitán Fernández Sequeiros, seguida, tres días después, por otra formación igual del 11 Escuadrón, mandada por el capitán Alvarez de la Vega.

El día 15 de julio de 1958 y en el Polígno de Tiro aire/aire de Palma de Mallorca, una escuadrilla de cinco aviones F.86F del 11 Escuadrón, destacada en Son San Juan y mandada por el capitán Herraiz, ejecutaba la primera misión de tiro aire/aire real, contra un blanco remolcado, efectuada por aviones del Ala de Caza nº 1.

Del 19 al 25 de julio de 1958 el Ala monta un Servicio de Alarma de Instrucción, turnándose los escuadrones 11 y 12, por semanas, desde 30 minutos antes del orto hasta 30 minutos después del ocaso, con cuatro aviones, dos en situa-



"... la toma de tierra fue lo más normal posible, dentro de las circunstancias...". Avión del ***capitán Rodríguez del Valle, piloto del 12 Escuadrón de Caza****, después de efectuar un aterrizaje forzoso fuera de pista. Base Aérea de* ***Manises, 12 de noviembre de 1957****.*

ción de 5 minutos y otros dos en una hora; este servicio se volvía a montar el día 16 de septiembre, en esta ocasión con carácter permanente, hasta el 24 de febrero de 1970 en que, una escuadrilla del 101 Escuadrón, descendiente directo del 12, prestó el último Servicio de Alerta.

Este Servicio de Alarma se montaba en la cabecera 30 de la pista, aparcando los dos aviones que estaban en la situación de cinco minutos en su zona de armado y desarmado de aviones, con sus APU,s conectados, donde se instaló un barracón americano tipo "quonset" en sus proximidades, con enlaces telefónicos y sirenas de aviso, para descanso de pilotos y especialistas.

Un año más tarde, entre los días 2 y 4 de octubre de 1959, técnicos de la USAF, impartían a pilotos y especialistas del Ala, un cursillo que, con la clasificación de confidencial, comprendía el empleo táctico, mantenimiento, manejo y almacenamiento del misil aire/aire GAR-8 "Sidewinder" (AIM-9), misil que se recibía en el Ala tres años más tarde, despues que un número determinado de sus aviones fueran modificados.

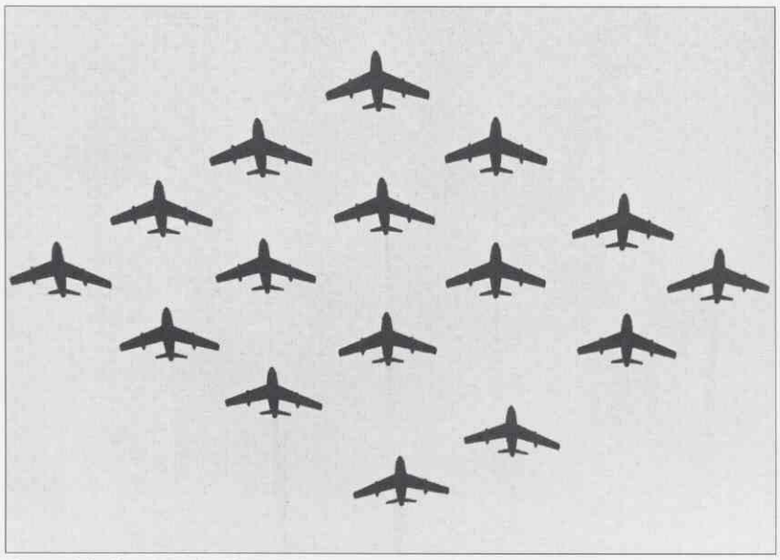
Del 4 al 10 de noviembre de 1959, dos escuadrillas de cada uno de los escuadrones del Ala, con sus correspondientes escalones de apoyo, se desplegaban en la Base Aérea de Zaragoza para realizar ejercicios de tiro, con armamento de guerra, concretamente lanzamientos de cohetes, bombardeo con ángulo alto, 60º de picado, y bombardeo rasante con bombas napalm.

Correspondió a tripulaciones del Ala de Caza nº 1, en enero de 1962 "abrir fuego" con el GAR-8 ";Sidewinder", después de permanecer destacadas durante una semana en la Base Aérea de Son San Juan para recibir instrucción específica, teórica y práctica, impartida por instructores de la USAF, intrucción que culminó con el lanzamiento real de misiles "Sidewinder" contra blancos que eran cohetes de 5 pulgadas disparados por otro F.86F que, volando en pareja con el avión portador del misil "rompía" inmediatamente después de dispararlo en el polígno de tiro aire/aire de Palma de Mallorca..

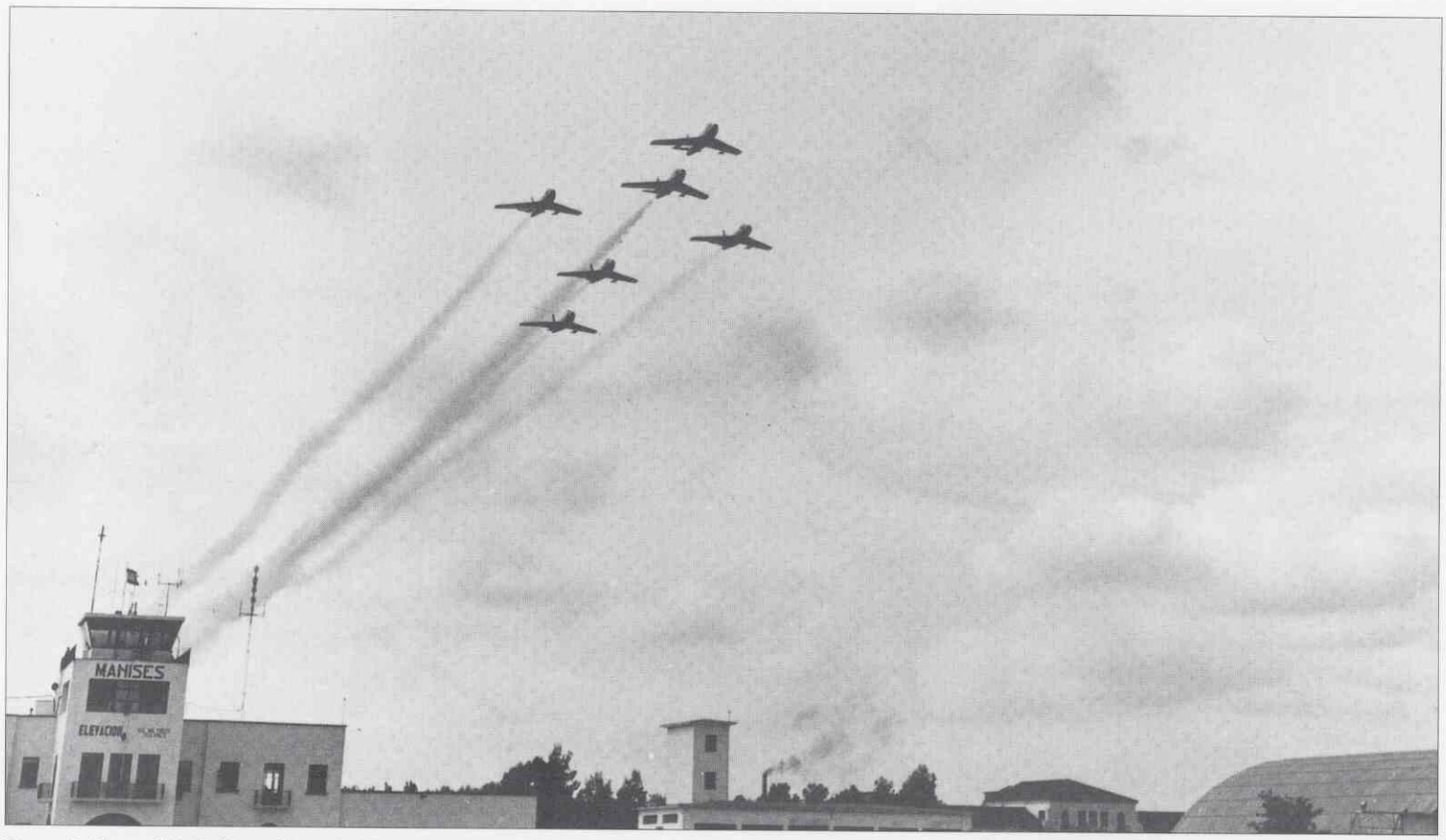
Fue un piloto del 12 Escuadrón de Caza, concretamente el capitán Casimiro Muñoz, jefe de la 3ª Escuadrilla, el primer piloto del Ala de Caza nº 1 y del Ejército del Aire, en España y desde un F.86F, el C.5-058, el que, el 16 de enero de 1962 lanzó el primer misil de guía infrarroja "Sidewinder", seguido por el resto de su escuadrilla.

Este mismo día, el capitán Salom Ferrer, jefe de la 4ª Escuadrilla del 11 Escuadrón, efectuó el "vuelo de seguimiento" previo al lanzamiento del misil, lanzamiento que materializó al día siguiente, el 17 de enero, desde el mismo avión modificado del 12 Escuadrón, el C.5-058, que disparó el primer misil.

La consecuencia inmediata de este evento, fue el incremento de la capacidad de derribo de los F.86F del Ala de Caza nº 1, al completar la instrucción de sus tipulaciones, pilotos y especialistas, una vez que sus aviones ya habían sido modificados para integrar, como un módulo de armamento más, el misil "Sidewinder" y contar con la dotación correspondiente de estos misiles.



Formación de un rombo de 16 F.86F *del 11 Escuadrón de Caza,* ***mandado por el coronel Guerrero****, en un vuelo de entrenamiento. Base Aérea de* ***Manises, 25 de abril de 1958****.*



Torre de Control de la Base Aérea de Manises y jefatura del Ala de Caza nº 1, sobrevolada por una patrulla de seis F.86F.

Organización del 11 Escuadrón de Caza

Jefe: Comandante P. Jaraiz.
Jefe de Operaciones: Capitán G. González.

Secciones:
Mantenimiento: Capitán Benítez, Capitán G. Vargas.
Administración Ella.: Capitán Arroyo, Capitán Vivo.
Información: Capitán Montaner, Teniente Belmonte.
Seguridad en Vuelo: Capitán Cubells, Teniente Rubiano.
Personal: Capitán Vivo, Brigada Iglesias.
Club: Capitán Paternina.
Instrumentos: Capitán Bautista, Teniente Belmonte, Teniente Martínez.
Prensa y propaganda: Capitán Bautista.
Tiro y Armamento: Teniente Enrech y Teniente Patiño.
Equipo Personal de Vuelo: Teniente Valilla, Teniente Rubiano.
Cartografía y fotografía: Teniente Valderas., Teniente Jack.

1ª ESCUADRILLA:

Jefe .....capitán ....Benítez
Piloto .....capitán ....Arroyo
Piloto .....teniente ....Marínez
Piloto .....teniente ....Valilla
Piloto ....teniente ....Valderas
Piloto .....brigada ....Iglesias
Piloto .....sargento ...Polo
Agreg. ....capitán ....Cabello

2ª ESCUADRILLA:

Jefe .....capitán ....Montaner
Piloto .....capitán ....Vivo
Piloto .....teniente ....Belmonte
Piloto .....teniente ....M. Velver
Piloto ....brigada ....Barberán
Piloto ....sargento ...Escudero
Piloto ....sargento ...Jiménez
Agreg. ....capitán ....Parés
Agreg. ....capitán ....A. de la Vega

3ª ESCUADRILLA:

Jefe .....capitán .... G. Vargas
Piloto .....capitá..... Paternina
Piloto .....capitán .... Bautista
Piloto .....teniente .... Patiño
Piloto .....sargento ... Márquez
Piloto .....sargento ... Plaza
Agreg. .....capitán .... Salom

4ª ESCUADRILLA:

Jefe .....capitán..... Cubells
Piloto .....teniente .... Enrech
Piloto .....eniente..... Rubiano
Piloto .....teniente .... Fernández
Piloto .....teniente .... Jack
Piloto .....brigada .... Japón
Piloto .....sargento ... Porto
Agreg. .....capitán..... Chamorro

Pilotos agregados: Coronel Murcia,Teniente Coronel Retuerto, . Comandante Zárate y Capitán Esteban.

(Diario de Operaciones del Escuadrón. Septiembre de 1959)

LA APTITUD PARA EL COMBATE

CON LA ORGANIZACION DEL ALA DE CAZA Nº1 Y LA creación de sus escuadrones, el día 1º de octubre de 1955 el 11 Escuadrón y unos meses más tarde el 12 Escudrón, se inició una larga tarea de instrucción de pilotos y de especialistas: mecánicos, armeros, radios, etc., así como la actividades de mantenimiento y abastecimiento del material F.86F para conseguir que el binomio hombre-avión, "elementos esenciales" que integran las unidades de caza y por ende, el Ala, obtengan la Aptitud de Combate.

Esta calificación del Ala se consiguió por la dedicación, trabajo, abnegación, constancia y sacrificio de sus integrantes que, con la implantación y desarrollo de los sucesivos planes de instrucción, ejercicios, maniobras y colaboraciones, culminaron con la calificación de más del 95% de sus pilotos aptos para el combate, de los que el 10% alcanzaron la calificación de "experto" y el 42% la de "diestro".

Por decreto de la Presidencia del Gobierno de 13 de abril de 1956, una vez perfilado el proceso de reorganización de las unidades de fuerzas aéreas del Ejército del Aire, nacía el Mando de la Defensa Aérea, su Cuartel General se ubicaba en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz y sus Fuerzas Aéreas fueron las Alas de Caza números 1, 2 y 3; los Escuadrones 41, 51 y 61 y la Red de Alerta y Control, en el ámbito aeronáutico. El primer jefe de este Mando fue el teniente general Julián Rubio López y el cargo de jefe de Fuerzas Aéreas recayó en el coronel Angel Salas Larrazábal.

En noviembre de 1959, una Agrupación del Ala de Caza nº 1, integrada por su plana mayor, sus dos escuadrones de Fuerzas Aéreas y el correspondiente equipo de especialistas, se desplegó en la Base Aérea de Torrejón para desarrollar el ejercicio "Milano" organizado por la Escuela de Cooperación Aeroterrestre y el Mando de la Defensa Aérea.

Este ejercicio, presidido por el Jefe del Estado, se desarrolló el día 25 de este mes, en la zona de Campamento, Madrid, y participaron aviones F.86F del Ala, durante 35 minutos, ejecutando las siguientes misiones:

—Un avión aislado del 12 Escuadrón, pilotado por el capitán Leocricio Almodóvar, efectuó un simulacro LABS (Low Al-

El coronel Guerrero, comandante del Ala de Caza nº 1, con los ***pilotos del 11 Escuadrón, integrantes de una formación cerrada en rombo de 16 F.18F*** *que, después de un vuelo de entrenamiento, mantienen las mismas posiciones en tierra que en vuelo. Para facilitar su localización se citan como punto 1 (jefe), punto 2 (izquierdo), punto 3 (derecho) y punto 4 (perro). Rombo jefe: 1 coronel* ***Guerrero****, 2 capitán* ***Rodríguez Sedano****, 3 comandante* ***Barsen*** *y 4 teniente* ***Bautista****. Rombo derecho: 1 capitán* ***García González****, 2 teniente* ***Vivo****, 3 capitán* ***Taboada****, 4 capitán* ***Chamorro****. Rombo izquierdo: 1 capitán* ***Salom****, 2 teniente* ***Paternina****, 3 capitán* ***Cubells*** *y 4 capitán* ***Parés de la Rosa****. Rombo perro: 1 capitán* ***Berriatúa****, 2 capitán* ***Cabello****, 3 capitán* ***Herráiz*** *y 4 brigada* ***Nagore****. Base Aérea de* ***Manises, 25 de abril de 1958****.*

titude Bombing System) bombardeo táctico nuclear, seguido de una demostración del F.86F.

—Un avión aislado del 11 Escuadrón, pilotado por el teniente Enrech, efectuó un ataque a carro lanzando una salva de 16 cohetes de 2,75 pulgadas.

—Una patrulla de cuatro aviones del 12 Escuadrón, mandada por el capitán Cánovas e integrada por los capitanes Fernández Sequeiros, Simarro y Conejero, ametralló camiones con munición de 05, pulgadas.

—Una patrulla de cuatro aviones del 11 Escuadrón, mandada por el capitán García González e integrada por los capitanes Salom, Alonso Cubells y Vivó, atacó con cohetes de 5 pulgadas y destruyó una estación de ferrocarril con máquina y cuatro vagones.

—Una patrulla de cuatro aviones del 11 Escuadrón, mandada por el comandante Pérez Jaráiz e integrada por los capitanes Montaner, Bautista y el teniente Juan Martínez, atacó con bombas de 500 libras y 60º de picado una planta industrial de 50 por 50 metros que resultó destruida.

—Una patrulla de cuatro aviones del 12 Escuadrón, mandada por el comandante Michavila e integrada por los capitanes Casimiro Muñoz, Angel Roa y Francisco Arteaga, atacó trincheras y fuerzas con bombas "Napalm".

La actuación del Ala mereció la felicitación del Jefe del Estado, fue la primera demostración de tiro del F.86F con fuego real, que se efectuó en público en España y causó la admiración de todo el que la presenció.

El resultado de este ejercicio dio al Ala de Caza nº 1 el espaldarazo definitivo para la obtención de su Aptitud de Combate a finales del año 1959, calificación que conservó hasta su desactivación en febrero de 1970 y durante sus 12 últimos años, realizó 998 misiones de Defensa Aérea Activa (DAA),

Un ***piloto informa directamente al coronel Murcia, comandante del Ala nº 1, del resultado de una interceptación efectuada en la primera salida "Scramble"*** *durante el desarrollo de unas maniobras de defensa aérea, de un ejercicio Trompeta. De izquierda a derecha: capitán* ***Chamorro****, coronel* ***Murcia****, capitán* ***Bautista*** *y capitán* ***Cabello****. Base Aérea de* ***Manises, 17 de marzo de 1959****.*

hoy Policía del Aire, y durante estos años mantuvo una disponibilidad mínima permanente, desde 30 minutos antes del orto hasta 30 minutos después del ocaso, de dos aviones en alerta real de 5 minutos y dos en una hora.

Esta Aptitud de Combate fue complementqda con un "Plan piramidal" de avisos o llamadas, para la recogida selectiva de tripulaciones (pilotos y especialistas) de una o varias escuadrillas, de un Escuadrón o del Ala, con el objeto de reducir el tiempo de "alistamiento". Es de señalar que por los años 50, la mayoría de los integrantes del Ala, no disponían de teléfono en su domicilio ni de vehículo particular y el procedimiento consistía en enviar un sobre o dar unos avisos, que se multiplicaban, con unas claves que todos los interesados conocían, para activar los itinerarios de unos vehículos de recogida con unos horarios iniciales que se repetían periódicamente.

EL MANTENIMIENTO Y SU PROBLEMATICA

CUANDO LLEGARON LOS PRIMEROS AVIONES F.86F a la Base Aérea de Manises y pese a que venían en vuelo y revisados por la unidad de procedencia o por Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), en su factoría de Getafe, era evidente el desgaste de este material que, inicialmente, procedía de diferentes unidades de la USAF en Europa (USAFE). Pero aunque su documentación, normalmente, era clara y precisa, ya que ésta determinaba la vida remanente de todos los elementos del avión, los frecuentes fallos y averías que se producían sembraban la desconfianza de la veracidad de los datos remitidos.

Los primeros especialistas del Ala de Caza nº 1 procedentes de Escuelas y Centros de la USAF, fueron instruidos en

material F.84 y no en F.86, como se instruyeron los pilotos, ésto aún hoy no tiene explicación más allá de la falta de reflejos de los organismos responsables, de la USAF o del Ejército del Aire. Y los procedentes de la Escuela de Especialistas de León, pasaron de puntillas sobre el T.33, sólo unos pocos especialistas o ingenieros, entre los que figuran el capitán Ingeniero Aeronáutico Artemio Borreguero Gómez y el teniente Especialista Vicente Chirivella Folgado, "pioneros" procedentes de la Base Aérea de Manises y del 22 Grupo de Fuerzas Aéreas respectivamente, hicieron un curso del motor F.86, el turbo-reactor General Electric J47-GE-27, en el Aeródromo de Etain de la USAFE en Francia.

Como aún no se habían recibido normas concretas españolas sobre el mantenimiento de los aviones, se aplicaron siempre las de la USAF, pese a la servidumbre del idioma inglés, porque no había otras y sobre todo, no las había mejores. No obstante, el Ala contó con asesores de la USAF entre los que figuran el major Harpper y el capitán Smith, cuyas indicaciones fueron de gran ayuda para nuestros especialistas.

Según estas normas, un avión que permaneciera más de 60 días sin volar debía ser inspeccionado, prácticamente, como si hubiese volado 100 horas, en consecuencia, todos los aviones que estaban en situación A.O.C.P. (Aircraft Out of Commission for Parts) y aunque se daba por supuesto que una pieza solicitada para un avión en esta situación, tenía que llegar a la unidad con la mayor brevedad, en teoría 48 horas, en realidad sucedió que hubo aviones que tuvieron que esperar más de siete meses por la pieza necesaria para su reparación, y pasaban a engrosar la lista de espera para la inspección de 100 horas.

***16 "Sabres" de los Escuadrones 11 y 12** de Caza, rodando hacia sus respectivos puntos de aparcamiento, **después de efectuar uno de los vuelos de entrenamiento en "formación movida de un rombo de 16 aviones"**, al mando del comandante **Barsen**, jefe del 11 Escuadrón. Base Aérea de **Manises, 28 de marzo de 1958**.*

Otro tanto sucedió con otros aviones por la falta de instrucción inicial de los especialistas, dotación de herramientas de trabajo, unas para los cambios de motores o el retraso en el suministro de repuestos, así como la instalación y puesta a punto de algunos talleres específicos de material F.86F, entre otros.

Forzados por esta situación y con el deseo de superación anidando en todos los integrantes del Ala de Caza nº 1, se estaba dispuesto a "volar a la española" algo así como perpetuar el dicho de hacerlo "mientras el palo de vueltas", ya que, como consecuencia de la carencia de algunos repuestos, pronto se empezó a pedir que la utilización de ciertos elementos que no llegaban a tiempo o que su consumo era elevado, se fuera ampliando a medida que la observación permanente de ellos permitiera "certificar" su buen estado de funcionamiento.

De esta forma se amplió la utilización de los filtros de combustible, la de las cubiertas de las ruedas, la de los cartuchos de lanzamiento de los asientos de los pilotos, entre otros, y aunque no podemos decir que fue una medida acertada, sí que fue una decisión osada, pese a que no hay noticias concretas, ni siquiera indeterminadas, de que ello fuera la causa de alguna avería, incidente ni accidente, quizá tuvimos suerte.

A todo esto hay que añadir el escaso o casi nulo, conocimiento previo del material F.86F y la falta de experiencia en la organización del mantenimiento y del abastecimiento que incidió de una forma muy negativa en los primeros escalones de mantenimiento, con un sensible retraso en las revisiones periódicas y en las reparaciones de las averías diarias.

Por otra parte, la organización y el control de las operaciones de mantenimiento y de abastecimiento, fue una labor difícil y costosa, cuyo conocimiento debía haber precedido a la llegada de los aviones, pero por la forma "precipitada" de su recepción en Getafe y la necesidad de volarlos en Manises, supuso, para el Ala de Caza nº 1, un trabajo excepcional, a todos los niveles, superado en gran medida por el entusiasmo, dedicación, trabajo y entrega de los ingenieros, especialistas, clase de tropa y personal civil, relacionados con el desarrollo de estas operaciones.

*Acto de **entrega del estandarte de la Escuadra de García Morato al ala de Caza nº 1** por el coronel **Salas Larrazábal** al coronel **Murcia** (en el centro). El oficial que porta el estandarte es el teniente **Roa Labra**, piloto del 12 Escuadrón. Base Aérea de **Manises, 4 de abril de 1959**.*

En cualquier caso, la implantación y funcionamiento de un moderno sistema de mantenimiento y abastecimiento, cuya planificación, organizacion y control eran totalmente desconocidos en nuestro Ejército del Aire, supuso un gran impulso para iniciar primero y consolidar después, la operatividad de nuestras unidades de F.86F en España, base de la modernización de nuestra Aviación de Combate.

A este desconocimiento, hubo que añadir la falta de herramientas adecuadas, las cuales fueron llegando a Manises en pequeñas cantidades, sin inventario ni catálogo, muchas acompañando a otros materiales y sin una simple guía de remesa, dando origen a extravíos o falta de control, casi inevitables.

Los primeros escalones de mantenimiento de los escuadrones no sólo sintieron la necesidad de ejercer un control de estas herramientas y de los repuestos, al objeto de controlar y distribuir todos estos elementos, sino que también iniciaron la importante y meritoria labor de recopilar datos de averías como la cantidad de éstas y su frecuencia, el control de horas de funcionamiento de los diferentes componentes o equipos para que, mediante el correspondiente estudio estadístico, se pudiese empezar a

Comentarios, en voz alta, de un especialista de F.86F

"... Me destinaron al Ala de Caza nº 1 ... el día 29 de febrero de 1956, según BOA núm. 25, fui ya directamente al 12 Escuadrón, me incorporé el día 7 u 8 de marzo ... sí, ciertamente hice el curso de T.33 en León pero ni idea de lo que era un tipo de avión de verdad, no había en la Escuela nada más que teórica y fotos ... ni los vimos volar ... Cuando nos incorporamos a la Base Aérea de Manises, fuimos a la línea de aviones (de F.86F) ... ¡joder! ¡esto es muy gordo! ... pues hay que lidiarlos ... el 12 Escuadrón tenía (aviones de la serie) 20, 25 y luego 30 ... sólo estaban las zonas de aparcamiento (el cemento) y el edificio de operaciones ... con un pequeño pasillo para resguardarnos del calor o de la lluvia, el barracón de aviones lo trajeron seis o siete meses después, es el que (hoy) hay, procedente de la Base de Hidros de Los Alcázares ... donde lo había montado la Marina allá por el año 29 y costó desmontarlo y montarlo (en Manises) un millón de pesetas ...

Empiezo a familiarizame, sólo tenía un destornillador de ferretería y el mono de dos piezas de soldado ... ¿Cómo lo vemos mi capitán? ... muy fácil, si, de verdad, cuando ustedes salían al aire ... en aquellas pistas de cemento se formaban grupos de mecánicos y armeros que nos intercambiábamos los problemas ... sin tapujos, sin intentar ser torpes o listos ... y de esa manera no tardamos mucho tiempo en hacernos con el avión, tiene que tener en cuenta un factor muy importante y es que ... "... el personal, sargentos, que fuimos a Manises, nos había costado llegar (a este empleo) de 10 a 11 años de servicio y por lo tanto éramos mecánicos muy avezados en los aviones ... con una media de 30 a 35 aviones...".

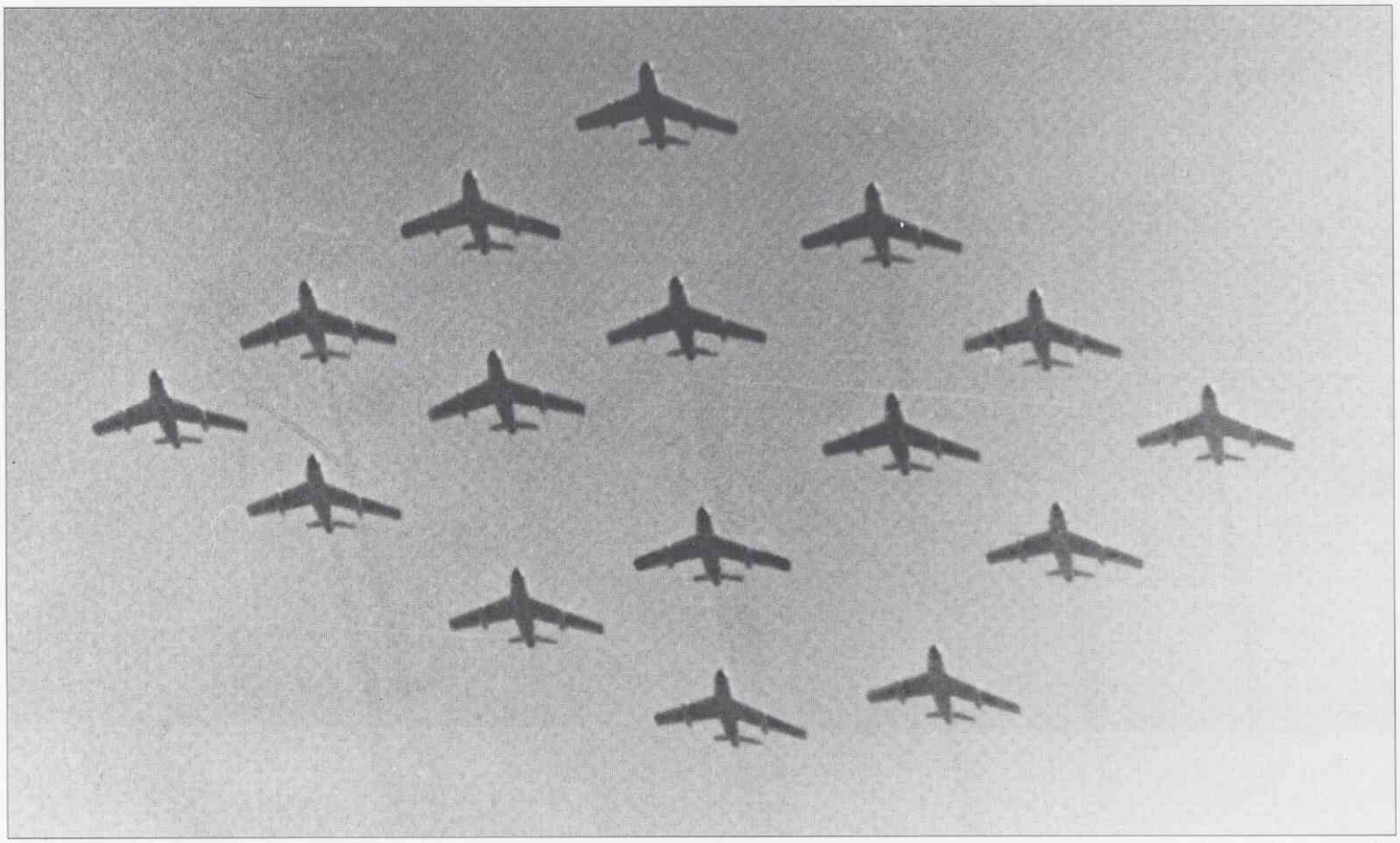
Problemas de herramientas ... no teníamos; cambiar una rueda, yo personalmente tuve que ir al taller de cocheras y traerme un gato hidráulico de camión para cambiarlas ... luego se agudizó más porque las herramientas son por pulgadas y en el "rastro" no había (para) comprarlas, en los viajes (al extranjero) se aprovechaba para traer algo, se hicieron otroas en el taller base, gracias al capitán Borreguero y al maestro Pedro a los que los "...judiábamos..." lo que pedíamos, así empezamos, no nos atrevimos a comentar nada con los pilotos que había arriba ... en vuelo, pero con el tiempo vino esa gran familia de Manises (de "maniseros")...

Revisiones, bueno como empezamos, de hablar inglés nada de nada, sólo ¡español y olé! y nos metíamos y salíamos, cuantos sinsabores, cuantas comprobaciones, cuantas controversias sin nadie que nos indicara ... (aunque) sí estuvo un asesor norteamericano, el capitán Smith, se pegó un "tortazo con su coche en la Avenida del Puerto, este hombre nos dio muy buenas indicaciones y traducciones ...

Así llegó (en 1963) la primera evaluación (del ala), en ésta nos llegó, al 12 Escuadrón, un avión al que había que cambiarle el motor, recuerde que se entraba (en la evaluación) con un número fijo de aviones y no se podía (cambiar ni) meter otro, ... en la pista y estacionamiento había más norteamericanos que (éramos) nosotros, y ellos dijeron que, según sus tablas, eso costaba de tres horas y media a cuatro horas, ... estaba muy avanzado el ejercicio, rascando el tiempo final y puntuaba. Manos a la obra el equipo de emergencia, mecánico de línea que su avión estaba en el aire ... hora y media después, el avión en la línea ... vamos no lo entramos ni en el hangar ... el avión salió a hacer su última misión ... y los americanos, sin perdernos de vista ... pues ni aún así, vinieron sus jefes, ya que eran sargentos lo más que estaba en la línea, tuvimos sus más y sus menos, decían que era imposible, que ellos tenían su tiempo, les tiramos los relojes a una hora y media ...

Les llamó también la atención (a estos norteamericanos) el siguiente caso: los barra 40 (aviones de la serie 40) se diferenciaban de los 20 y 30, en que algunas mangueras de APU no entraban (no se podían enchufar al avión) por ser cuadradas en vez de ovaladas, en este caso, a este compañero (al sargento Benito Loste) le trajeron el APU "cuadrado" y no entraba ... el piloto pidiendo APU y éste sin entrar, ni corto ni perezoso pidió una navaja y un soldado le dio una, recortó los bornes del enchufe y entró, el avión al aire y entonces un americano le pregunto: ¿Quién le había ordenado hacer aquéllo? y (mi compañero) le contestó: "sencillamente, soy especialista ..." ..."

(Bernabé de Andrés la Encina, teniente especialista)



Formación en rombo de 16 F.86F del 12 Escuadrón, del Ala de Caza nº 1, sobrevolando la villa de Madrid *con ocasión del desfile aéreo del día 3 de mayo de 1959 en el que, desfilaron 84 "Sabres", en columna de rombos de los Escuadrones 21 y 61, 11, 12, 41 y Escuela de Reactores.* ***Madrid, 3 de mayo de 1959.***

determinar consumo de piezas y establecer niveles de reposición, entre otras.

Los repuestos tenían que llegar a España procedentes de depósitos en los EE.UU. y dentro del marco de los convenios suscritos, con toda su documentación en inglés, mientras que en España se carecía del personal correspondiente, con conocimiento de este idioma y de los materiales remitidos, lo que dificultaba y retrasaba la clasificación en nuestros depósitos y su posterior distribución a las unidades.

En medio de esta situación, donde en ocasiones abundaban repuestos de poco consumo y por el contrario, se recibían muy pocos elementos de mayor demanda que consecuentemente escaseaban, fue necesario, casi ineludible, recurrir a la "canibalización" de algunos aviones, que en la jerga de mantenimiento es la acción de tomar piezas o accesorios de un avión para poner a otro en servicio que tiene más posibilidades de realizar la misión encomendada.

Normalmente trasncurre un cierto tiempo hasta que el avion "canibalizado" vuelve a tener instalados los componentes que se le quitaron, por lo que este método, si es nefasto en una situación normal, en muchos casos, es la única forma de solucionar situaciones puntuales no prolongadas en el tiempo.

El halcón, la avutarda y el mirlo, en el emblema del ala de Caza nº 1 desde el 4 de abril de 1959

AVIONES DE DOTACION Y EN DEPOSITO

LA DOTACION INICIAL SE FIJO EN 25 aviones por escuadrón y en consonancia con ello se intentó establecer las plantillas de pilotos y especialistas, pero este último personal no abundaba y ocurrió que, el ritmo de llegada de aviones F.86F a España era mayor que la capaciad de organización, por el Estado Mayor del Aire, del resto de los escuadrones de caza, dotados con F.86F, encuadrados en sus correspondientes alas y ubicados en diferentes bases aéreas.

Ante esta situación se tomó la decisión, posiblemente por problemas o indicación de CASA o de la Base Aérea de Getafe, de no dejar estos aviones, ya revisados y pendientes de destino definitivo a unidades aún no creadas u organizadas, sino de ir enviándolos a la Base Aérea de Manises, haciéndole recaer, exclusivamente, al ala de Caza nº 1 la tarea y responsabilidad de mantenimiento y conservación de estos aviones "en depósito", a ser posible en vuelo.

Según iban llegando los F.86F procedentes de Getafe a la Base Aérea de Manises, se iban asignando a su flamante segundo escalón de mantenimiento y se aparcaban en su plataforma de estacionamiento donde se llegaron a acumular circunstancialmente, más de 60 aviones. No obstante, algunos de estos aviones a su llegada eran asignados a los escuadrones de Fuerzas Aéreas, quienes así aprovechaban su potencial de horas de vuelo antes de tener que aparcarlos por haber pasado más de 60 días sin volar.

Para conservar los citados aviones y evitar su deterioro anticipado, reduciendo el número de revisiones periódicas por calendario, por estar 60 días sin volar, se constituyó un equipo con un reducido número de especialistas, mecánicos de línea con experiencia, que procedían de los primeros escalones de los Escuadrones 11 y 12 del Ala; ésto posibilitó que fuesen volados por el piloto inspector del mismo segundo escalón e incluso por otros pilotos experimentados del Ala, con el único propósito de mantenerlos en vuelo, sin que las horas así voladas pudieran computarse por ningún escuadrón ni sirvieran para la instrucción de éstos.

Comandantes y capitanes jefes del 11 Escuadrón de Caza y del 111 Escuadrón de Fuerzas Aéreas

Comandante	Luis de Azqueta y Brunet	01.10.55/01.01.57
Capitán/Jefe Accidental	José M. Esteban Rodríguez-Sedano	01.01.57/30.04.57
Capitán/Comandante	Barsen García-López Rengel	30.04.57/11.11.58
Capitán/Jefe Accidental	José M. Esteban Rodríguez-Sedano	11.11.58/14.07.59
Capitán/Jefe Accidental	Alejandro García González	14.07.59/14.08.59
Comandante	Mariano Pérez Jaraiz	14.08.59/14.08.60
Capitán/Jefe Accidental	Alejandro García González	14.08.60/26.12.60
Comandante	Javier Bello Orero	26.12.60/24.07.62
Capitán/Jefe Accidental	Alejandro García González	24.07.62/26.09.62
Capitán/Jefe Accidental	Antonio Montaner Palau	26.09.62/14.11.62
Capitán/Jefe Accidental	José Pares de la Rosa	14.11.62/18.02.63
Comandante	Javier Bello Orero	18.02.63/01.05.63
Capitán/Jefe Accidental	José Pares de la Rosa	01.05.63/09.07.63
Comandante	Javier Bello Orero	09.07.63/01.10.65
Comandante	Rafael González-Granda Aguade	01.10.65/01.02.67

(Diario de Operaciones de los Escuadrones 11 y 111)

Era evidente el exceso de trabajo y la gran responsabilidad ocasionada por este flujo de aviones procedentes de Getafe y que quedaban "en depósito" en el Ala, que llegó a producir en ésta y durante mucho tiempo, la paradoja de tener que ser los primeros escalones de sus Escuadrones de Caza los que apoyasen a su segundo escalón, invirtiéndose los cometidos que les asignan los manuales.

Poco a poco, la totalidad de los F.86F "almacenados y en vuelo" en el Ala, se fueron entregando a las diferentes unidades que se iban formando, según un procedimiento que desarrollaba el Estado Mayor del Aire y que, básicamente, consistía en comunicar, simultáneamente, a la unidad receptora del avión y al Ala de Caza nº 1, el número de cola del avión o de los aviones, que debían entregarse.

En la base de Maiises, caso de no estar los citados aviones en vuelo se ponían en esta situación y después de las pruebas correspondientes, se comunicaba a la unidad destinataria la disponibilidad del mismo, cuyos representantes revisaban y, en cada caso, lo aceptaban o lo rechazaban, antes de llevárselo en vuelo a su unidad.

ALGUNAS INTERFERENCIAS COYUNTURALES

SI LA PUESTA A PUNTO DE LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO y abastecimiento de los F.86F se vieron, de alguna forma, ralentizadas por la falta de una referencia válida en este material, nuevo en el Ejército del Aire y en España, la mayoría de los primeros responsables del matenimiento de los "Sabres" en la Base Aérea de Manises tuvieron, realmente, que formarse durante el trabajo diario (on the job training) en los escuadrones 11 y 12, la disponibilidad y el empleo de estos aviones, en el Ala de Caza nº 1, también estuvo condicionada, en ocasiones, por algún tipo de "interferencia" puntual.

La pista principal de la Base Aérea de Manises, la 30-12 estuvo fuera de servicio desde el 21 de septiembre hasta el 11 de noviembre de 1957, por obras de reparación en la misma que obligaron a suprimir los vuelos de los F.86F durante este tiempo. Estas obras se repitieron en la misma pista entre el 1º de febrero hasta mediados de marzo de 1969, pero en esta ocasión, con la Unidad ya plenamente organizada,

***Grupo de pilotos del 11 Escuadrón, después de participar en un desfile aéreo**, en rombo de 16 aviones al mando del comandante Jaráiz, **con ocasión de la visita del general Napoli al Ala de Caza nº 1**. De izquierda a derecha (de pie); teniente **Jack Folla**, brigada **Barberán**, capitán **Belmonte**, capitán **Vivo**, capitán **Parés de la Rosa**, capitán **Montaner**, capitán **Cubells**, teniente **Valilla**, capitán **García Vargas**, capitán **Benítez** (de rodillas); capitán **Bautista**, capitán **Salom**, teniente **Patiño**, capitán **Chamorro**, comandante **Jaráiz** y teniente **Juan Martínez**. Base Aérea de **Manises, 29 de abril de 1960**.*

no dejaron en el suelo a los aviones de Manises ya que éstos desplegaron en la Base Aérea de Zaragoza donde, el 101 Escuadrón, continuó el desarrollo de sus actividades con normalidad.

Las anomalías detectadas en la composición del oxígeno que se suministraba a los aviones del Ala, obligaron a suspender sus vuelos entre los días 25 al 30 de enero y dos días en febrero de 1958. Los análisis del oxígeno se sucedieron y aconsejaron limitar el techo de los vuelos hasta los 10.000' y en consecuencia, durante el mes de marzo, no se efectuaron determinadas misiones de los planes de instrucción tales como TRN, FOT, FOF, REMB, AAC, AAR y GCI.

Otra deficiencia que apareció en junio de 1958 y que se prolongó hasta el mes de septiembre del mismo año, obligó a suprimir el 50% de los vuelos programados, especialmente los correspondientes a los segundos periodos de vuelo, fue la debida a la falta de cisternas para el suministro del JP-4.

Pilotos del 11 Escuadrón de Caza, integrantes de la ***Patrulla vencedora en la modalidad de ametrallamiento****, en el* ***primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa****. De izquierda a derecha: brigada* ***Marques****, capitán* ***García Vargas****, capitán* ***Valilla*** *y brigada* ***Porto Rey****. Base Aérea de* ***Manises, 15 de diciembre de 1961****.*

Relacionado también con el abastecimiento de queroseno, a los aviones, estuvieron las restricciones establecidas por el mando durante los meses de mayo y junio de 1960, que sólo permitieron al Ala suminstrar a sus F.86F, en estos dos meses, un millón de litros de JP-4, un poco menos de la mitad del consumo normal. Estas restricciones impidieron, a los escuadrones 11 y 12 del Ala, desarrollar sus programas y alcanzar el número de horas de vuelo establecido.

La aparición de grietas en el depósito central de combustible de un determinado número de F.86F, serie 40, en septiembre de 1958, fue también el origen de que muchos de estos aviones pasasen a la situación A.O.C.P y al 2º Escalón de Mantenimiento, para efectuar la sustitución de los mismos, donde para cada cambio de depósito se empleban unos 15 días. La aparición de estas deficiencias en los aviones de dotación del 11 Escuadrón de Caza originó, durante varios meses, un descenso del número de aviones en vuelo, por A.O.C.P,s, que le impidió alcanzar las horas de vuelo establecidas.

Durante los meses de mayo, junio y julio de 1959 el 11 Escuadrón empezó a enviar sus aviones de la serie 40, de forma escalonada, al tercer escalón de CASA en Getafe para efectuar la correspondiente revisión IRAN, aviones que, simultáneamente, iban siendo sustituidos por otros F.86F-25 modificados para mantener la operatividad del Escuadrón con una media de 20 aviones destinados.

En determinados momentos de la vida del Ala, sus dos escuadrones, para cubrir servicios de Alerta o participar en determinados ejercicios, maniobras o desfiles, se prestaron o cedieron aviones entre un escuadrón y otro, para cubrir deficiencias y disponbilidad de éstos, como sucedió cuando el 11 Escuadrón suspendió los vuelos de sus aviones durante los meses de julio y agosto de 1961, por desprendimiento de álabes de sus motores.

Comandantes y capitanes jefes accidentales del 12 Escuadrón de Caza y del 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas

Comandante	Carlos Grandal Segade	01.01.56/jul. 1957.
Comandante	Luis Balanzategui Bordeore	Jul. 1957/21.11.58
Capitán/Jefe Accidental	Santiago Peraita Richard	21.11.58/feb. 1959
Comandante	Federico Michavila Pallarés	Mar. 1959/Abr. 1961
Comandante	Luis Ortíz Velarde	May. 1961/Ago. 1962
Capitán/Jefe Accidental	Antonio Espinosa Paredes	Sep. 1962/Ene. 1963
Comandante	Narciso Ortíz Olave	Feb. 1963/Mar. 1967
Comandante	José Pares de la Rosa	Abr. 1967/Ago. 1968
Teniente coronel	José Rodríguez López	Sep. 1968/22.02.70
Capitán/Jefe Accidental	Atanasio Cuervo Arango y Caso de los Cobos, hasta la entrega del último F.86F, en vuelo, en la Base Aérea de Torrejón y Zaragoza	22.02.70/01.04.70

(De las cartillas de vuelo de pilotos de estos Escuadrones)

En 1965, durante los meses de marzo, abril, mayo y junio pasaron a la situación A.O.C.P. un gran número de aviones por tener cumplido, por calendario, los cartuchos de las catapultas y los extractores de los asientos lanzables de los pilotos.

Las primeras restricciones de vuelo, para prolongar la vida de los F.86F, aparecieron en 1966. En la Base Aérea de Manises sólo desplegaba un Escuadrón, el 101, descendiente del legendario 12 Escuadrón de Caza, el de "morro azul", que fue desactivado cuatro años más tarde y sus últimos Sabres fueron destinados al 102 Escuadrón de Fuerzas Aéreas desplegado en las Base Aérea de Zaragoza.

Los últimos F.86F, después de haber permanecido en la Base Aérea de Manises 15 años, donde efectuaron más de 140.000 horas de vuelo, la abandonaron el día 1º de abril de 1970, precisamente cuando se cumplían 14 años de la creación del citado Escuadrón de "morro azul" y 15 años del de "morro rojo", el 11 Escuadrón de Caza.

FESTIVALES, ESCOLTAS Y DESFILES AEREOS

EL DIA 23 DE FEBRERO DE 1956 Y EN LA BASE AÉREA de Manises, el embajador de los Estados Unidos en España hizo entrega oficial al Ejército del Aire de los aviones F.86F que constituyeron el Ala de Caza nº 1, primera Unidad del Ejército del Aire dotada con este moderno material.

El embajador Mr. Lodge y el ministro del Aire, teniente general González Gallarza, recorrieron la línea de aviones con sus tripulaciones formadas al pie de éstos. En esta ocasión los efectivos del Ala se había incrementado con los T.33 de la Escuela de Reactores de Talavera la Real aparcados frente a los F.86F.

Con ocasión de esta primera gran parada aérea de reactores, en la que participaban los primeros F.86F y T.33 del Ejército del Aire, y pese a las limitaciones impuestas por la

meteorología, la joven Patrulla Acrobática del Ala, integrada por cuatro aviones y mandada por el teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones, que fue su fundador, tuvo una brillante actuación.

El 4 de mayo de este mismo año desfiló sobre la ciudad de Valencia, una Agrupación del Ala formada por 14 F.86F, mandada por el teniente coronel Frutos Rubio e integrada por cuatro Patrullas:

1ª Teniente coronel Frutos, capitán González Olmedo y los tenientes González-Conde y Cabello Pérez.

2ª Teniente coronel Gonzalo Hevia y los tenientes Alvarez de la Vega y Salazar Cútoli.

3ª Comandante Grandal Segade, capitán Peraita Richard y los tenientes Luis Ausin Manzano y Garcia de Prado.

4ª Capitán Barsen García-López y los tenientes Juste Marzo y Alvarez del Castillo.

Este es el primer desfile aéreo de "sabres", de cierta entidad, del que hay constancia escrita y testimonio fotográfico.

Dos semanas más tarde, el 18 de mayo de 1956, otra Agrupación de 16 aviones del Ala, con base en Getafe y mandada por el teniente coronel Hevia, participó en un desfile aéreo sobre Madrid, en honor del rey Faisal de Irak, primera vez que formaciones de F.86F desfilaron sobre la capital de España. Cuatro días después, el 22 de mayo, esa misma Agrupación interceptó y dio escolta al avión en que viajaba el rey Faisal de Madrid a Granada.

Después del Festival Aéreo de Barcelona, el 30 de septiembre de 1956, en el que actuó la Patrulla Acrobática del Ala, junto con la Patrulla de T.33 de la Escuela de Reactores, el teniente general González Gallarza, ministro del Aire, después de presenciar este Festival, dijo públicamente"...a partir de este momento la Patrulla Acrobática Oficial del Ejército del Aire y por tanto española, será la de los Sabres...".

La Patrulla Acrobática del Ala pasó, desde ese momento a representar oficialmente al Ejército del Aire, representación que ejerció hasta su disolución en 1965, y cuya Historia ha sido motivo de varios artículos publicados en esta misma Revista de Historia Aeronáutica, AEROPLANO, y en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica que se citan en la bibliografía de este trabajo.

En este mismo Festival Aéreo de Barcelona, el comandante Luis de Azqueta y Brunet rompió la barrera del sonido con un F.86F; ésta fue la primera vez que se hizo públicamente en España, esta maniobra, que el comandante Azqueta repitió, ante el jefe de Estado, un mes más tarde, en la Escuela de Reactores de Talavera la Real. Después pasó a ser una maniobra programada y rutinaria, para cada uno de los pilotos, durante el desarrollo de su correspondiente plan de instrucción.

Ya en 1957, el día 10 de febrero, una Agrupación del Ala mandada por el teniente coronel Juan de Frutos Rubio, con motivo de la visita a España del rey Saud de Arabia Saudi,

interceptó y dio escolta al avión real hasta su aterrizaje en el aeropuerto de Barajas para desfilar a continuación sobre el mismo y sobrevolar Madrid.

Formaciones de Sabres del Ala de Caza nº 1 participaron en los diferentes desfiles aéreos sobre Madrid, desde el 1º de abril de 1957 hasta 1964. Es de destacar que en el desfile del 3 de mayo de 1959, tuvo lugar la mayor concentración de aviones F.86F en la Base Aérea de Torrejón en la cual participó una formación de 84 aviones, al mando del general Angel Salas Larrazábal. Esta gesta ya ha sido glosada en otros artículos de esta Revista de Historia Aeronáutica, AEROPLANO, que se cita en la Bibliografía.

El 23 de junio de 1957 tuvo lugar un acto de bendición y entrega del estandarte nacional al Ala de Caza nº 1, por el Ayuntamiento de Valencia, del que fue madrina la señorita María Amelia Trenor Calatayud. A este acto, que se celebró en la Base Aérea de Manises, asistieron autoridades civiles y miltares, el Ayuntamiento de Valencia en corporación y más de 150.000 personas, fue seguido de un brillante festival aéreo.

El 4 de abril de 1959 y en un acto solemne en la Base Aérea de Manises, el coronel Salas Larrazábal, jefe de Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa Aérea y el más caracterizado superiviviente del Grupo de Caza de García Morato, entregó el estandarte del Grupo al Ala de Caza nº 1, adoptando como propio el emblema de tan legendaria Unidad con su lema de ¡Vista, suerte y al toro:!

El día 13 de julio de 1960, una Agrupación del Ala mandada por el comandante Federico Michavila Pallarés y con escala en la Base Aérea de Talavera la Real, participó en un Desfile Aéreo sobre Punta Sagres en Portugal, dentro de los actos de conmemoración del centenario de Enrique el Navegante.

El día 7 de julio de 1961 se celebra en la Base Aérea de Manises un acto con una misa seguida de una exhibición a cargo de la Patrulla Acrobática, con motivo de haber cumplido el Ala de Caza nº 1 las 50.000 horas de vuelo. Acto al que asiste el jefe del Mando de la Defensa Aérea, teniente general Rubio López, y el jefe de la Región Aérea de Levante, teniente general García Beas, entre otras personalidades civiles y militares.

Dentro del apartado de las escoltas, una Escuadrilla del 11 Escuadrón, integrada por 4 F.86F, interceptó y dio escolta al avión del jefe del Estado en vuelo de Madrid a Barcelona el día 1 de abril de 1962.

Este ritmo de participación del Ala en festivales, escoltas y desfiles aéreos, continuó hasta mediados de los 60, que fue cuando aparecieron los primeros síntomas de fatiga de material, en el F.86F, que trajeron consigo restricciones de vuelo. Pero la labor ya estaba hecha, el Ala de Caza nº 1, con sus aviones y sus hombres, durante los 15 años de vida del F.86F en Manises y sin descuidar permanentes esfuerzos

Principales actuaciones de la Patrulla Acrobática (1956-1965)

Año 1956:
Entrega simbólica de F.86F (Manises) 23.Feb.56
Festival Internacional de Fiumicino (Italia) 24.Jun.56
Festival Aéreo de Barcelona 30.Sep.56
Visita Jefe del Estado a Escuela de Reactores 07.Oct.56
Festival campaña de Navidad (Albacete) 09.Dic.56
Año 1957.
Entrega Estandarte al Ala de Caza nº 1 (Manises) 23.Jun.57
Manifestación Aérea Internacional en Milán (Italia) 04.Jul.57
Año 1958:
Escuela Superior ET. en ECA nº 2 Villatobas 05.May.58
Festival Base Aérea de Zaragoza 25.May.58
Exhibición en la Bahía de Cádiz 31.Ago.58
Festival "Cierva Codorníu" en Alcantarilla 06.Sep.58
Festival Internacional de Sevilla (San Pablo) 19.Oct.58
Año 1961:
Festival Internacional de Sevilla (Tablada) 02.May.61
50 Aniversario Aviación belga Wevelgem (Bélgica) 18.Jun.61
Medalla Aérea al coronel Murcia (Manises) 28.Jun.61
50.000 horas de vuelo del Ala de Caza nº 1 ..... 07.Jul.61
Exhibición en la AGA (San Javier) 09.Dic.61
Año 1962:
Visita del general Landon de la USAFE (Manises) 10.May.62
Festival Internacional NATO Spangdahlem (Alemania) 20.May.62
Festival Internacional NATO Toul Rosiere (Fran.) 20.May.62
Visita Escuela Cooperación Aeroterrestre 07.Jun.62
Día de la Amistad en la Base Aérea de Zaragoza 08.Jun.62
Día de la Amistad en la Base Aérea de Morón 09.Jun.62
Día de la Amistad en la Base Aérea de Torrejón 10.Jun.62
Visita del Jefe del Estado a Manises 19.Jun.62
Visita de la Escuela Superior del Aire a Manises 02.Oct.62
Inauguración II Juegos Deportivos Iberoamericanos 07.Oct.62
Visita del Jefe de la Aeronáutica italiana 26.Oct.62
Exhibición en la AGA (San Javier) 09.Dic.62
Año 1963.
500.000 horas de vuelo Escuela Básica (Salamanca) 20.Sep.63
Exhibición ante medios de comunicación (Manises) 22.Abr.64
Exhibición en la AGA (San Javier) 16.May.64
Festival Aeronáutico en Caudé (Teruel) 03.Jun.64
Festival Escuela Militar Paracaidistas (Alcantarilla) 06.Jun.64
Exhibición ante autoridades de Valencia 08.jun.64
Exhibición ante la Vuelta Aérea España (Manises) 09.Jun.64
Día de la Amistad en la Base Aérea de Zaragoza 11.Jun.64
Día de la Amistad en la Base Aérea de Morón 12.Jun.64
Día de la Amistad en la Base Aérea de Torrejón 13.Jun.64
Año 1965:
Visita del ministro del Aire a Manises 12.Ene.65

Cómo exceder el Mach 1 en el F.86F

1.—Escoger una región despoblada.
La barrera del sonido causa daños y consternación en la población civil.
2.—Meter gases a 100% RPM.
Prohibido sobrepasar con tanques exteriores, la región de las vibraciones, en el picado.
3.—Efectuar una inversión completa a 40.000 pies o por encima.
4.—Mantener un picado vertical.
Podemos encontrar tendencia del avión a efectuar un tonel, aproximadamente al llegar a 0.95 Mach.
5.—Contrarrestar la tendencia al tonel con alerones y pies.
6.—Recobrar a 25.000 pies reduciendo motor y tirando de la palanca.

Manual de normalización del vuelo en F.86F. Marzo de 1958

para alcanzar y mantener la Aptitud de Combate, contribuyó, entre los años 1956 a 1970, a elevar el prestigio del Ejército del Aire, dentro y fuera de España.

EJERCICIOS, MANIOBRAS Y COLABORACIONES

EN EL MES DE JULIO DE 1956 LAS UNIDADES DE Fuerzas Aéreas del Ala iniciaron una serie de ejercicios y maniobras específicos, conjuntos o combinados, que empezaron con el Ejército de Tierra para ampliarlos después a la Armada, la VI Flota de los EE.UU. y con las Fuerzas Aéreas de otros países europeos, como sucedió con las de Portugal, Francia, Alemania e Italia.

Las unidades F.86F empezaron desarrollando misiones de reconocimiento armado, cadena, ametrallamiento y bombardeo simulados, junto con la cobertura de zona, interceptaciones y blancos de la artillería antiaérea. Dentro de estas maniobras y colaboraciones con el Ejército de Tierra, una de las primeras fue la efectuada en el Pirineo Catalán los días 11 y 12 de julio de 1957, en la que una Agrupación de "Sabres" de los escuadrones 11 y 12 del Ala, mandada por el comandante Barsen García-López, desplegó en la Base Aérea de Zaragoza en donde se estableció el Centro de Operaciones para tomar parte en unas maniobras de cooperación aeroterrestre en el Pirineo Catalán.

En estas maniobras, en el Pirineo Catalán, se efectuaron 3 salidas de enlace, 4 de reconocimiento armado, 2 de ataque a tierra simulado, 2 de bombardeo simulado, 2 ejercicios de conducción desde tierra y, finalmente, un desfile aéreo ante el ministro del Ejército.

Una de las primeras maniobras o colaboraciones, que se efectuaron con la Armada española, en junio de 1957, fueron interceptaciones y cobertura de zona con la Escuadra en aguas del Mediterráneo.

Coincidiendo con el paréntesis de las obras de reparación de la pista de vuelo 30-12, que duraron desde el 21 de septiembre hasta el 11 de noviembre de 1957, al quedarse los aviones en el suelo, los pilotos del Ala desarrollaron un pro-

Festival aéreo en la Base Aérea de Manises con ocasión de la entrega del Estandarte nacional al Ala de Caza nº 1

"... En la tarde de ayer se celebró el acto de bendición y entrega de la Bandera que el Ayuntamiento de Valencia ofrenda al Ala de Caza nº 1 de esta Base Aérea de Manises y el Festival Aéreo a continuación, actos que fueron presididos por el general subsecretario en representación del ministro del Aire, y a los que asistieron las autoridades civiles, el Ayuntamiento de Valencia en corporación y numeroso público de la capital y provincia, quizá superior a 150.000 personas ...

Las citadas autoridades y público que presenciaron la actuación de las Unidades Aéreas que tomaron parte en el Festival Aéreo, han podido apreciar su grado de instrucción, la perfección con que se desarrolló el programa previsto y una gran parte del público presenció por primera vez la actuación de paracaidistas, las acrobacías de los aviones y de las unidades aéreas que actuaron y el vuelo de helicópteros, conociendo por ello sus posibilidades y en conjunto el Ejército del Aire, que, como todas las Fuerzas Armadas, son de la Nación.

Deseo destacar la importancia de lo que os expongo y expreso mi felicitación a las Unidades Aéreas y personal que tomaron parte en los actos del domingo o que con su trabajo han contribuido a la perfección con que se desarrolló el programa y al éxito de ellos; al personal de E.M. de la Región cuya labor de organización en sus menores detalles fue acertadísima y a ellos se debe en gran parte el éxito de la fiesta; al de la Base Aérea de Manises sobre el que recayó un trabajo especial de preparación y que desde el jefe de la Base al soldado, han llevado a cabo con gran interés y acierto; al Ala de Caza nº 1, su patrulla de acrobacía mandada por el capitán Barsen, acrobacía del teniente coronel Hevia y aviones del comandante Grandal y capitán Herraiz, cuyas evoluciones y paso de la barrera del sonido, por este último, dieron a conocer al citado público su preparación y fueron admirados por éste, recordando en estos éxitos a los especialistas y soldados de esta Unidad, inseparables de ella en sus éxitos o fracasos; a los paracaidistas de la Escuela de Alcantarilla con su jefe y capellán al frente, causaron así mismo la admiración del público; a la Patrulla de la Escuela de Salamanca por su perfecta instrucción, al comandante Aresti, que una vez más hizo admirar su virtuosismo como piloto acrobático de fama internacional, y al capitán Baldó que, con sus exhibiciones volando el helicóptero hizo conocer para una parte del público una clase de vuelo desconocida para éste...

Las autoridades y el público se sintieron orgullosas de conocer su Ejército del Aire y su estado de instrucción, y yo, al trasmitiros la felicitación del general subsecretario y la mía propia estimulo a todos a continuar con vuestro trabajo, preparación y disciplina a haceros dignos de ese orgullo que por vosotros sienten las autoridades y pueblo y es pertenecer al Ejército del Aire...

El general jefe de la Región
Enrique Palacios y Ruiz de Almodóvar..."

(Orden General de la Región Aérea de Levante, número 177, correspondiente al día 24 del mes de junio del año 1957)

grama de instrucción en tierra que coordinaba su sección de operaciones.

Era evidente que el medio normal de colaboración del Ala de Caza nº 1, hasta el 14 de octubre de 1957, había sido el aire pero, en ocasiones, cuando la población civil se ve azotada por alguna catástrofe, sale en ayuda de sus conciudadanos aunque el medio de actuación normal se trastoque y pueda ser tanto el aire como la tierra o el agua.

Este 14 de octubre Valencia amaneció inundada, en el Ala no hubo conferencia "mañanera", se hizo un paréntesis en la programación diaria y a las 10:30 el coronel Guerrero, reunido con sus jefes y oficiales, expuso la trágica situación en que se encontraba la ciudad de Valencia y la posibilidad de organizar algún equipo de socorro entre el personal del Ala. Inmediatamente, al mando de los comandantes Barsen García-López y Balanzategui, se agruparon una veintena de oficiales y suboficiales pilotos voluntarios, se dispusieron los medios y a eso de las 10:45 emprendió la marcha de la expedición en un camión Pegaso llevando consigo cuerdas, chalecos, botes salvavidas, mantas y equipos de radio de emergencia, para tratar de salvar a las familias que se encontraban aisladas en el barrio de Campanar de la ciudad de Valencia.

***Pilotos del 12 Escuadrón** de Caza, **integrantes de la Patrulla vencedora en la modalidad de tiro aire/aire**, del **primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa**. De izquierda a derecha: capitán **Sequiros**, capitán **San Antonio**, brigada **Gálvez** y brigada **Montero**. Base Aérea de **Son San Juan, 13 de enero de 1962**.*

En las inmediaciones del puente de Campanar, los integrantes de la improvisada expedición, al mando de los citados comandantes y después de pasar por situaciones especialmente críticas, que pusieron en riesgo la vida de alguno de sus miembros, empleando botes salvavidas, lograron rescatar de casas aisladas y en dos acciones diferentes, a un total de 24 personas que las ocupaban, entre las que se encontraba un niño de pecho y una enferma mental que ofreció gran resistencia a la evacuación. Estas actuaciones, bautizadas como operación "GLU GLU" en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica en enero de 1985 por el general Leocricio Almodóvar, veterano del Ala de Caza nº 1 e integrante de esta expedición, concluyeron ya entrada la noche.

***Pilotos del 11 Escuadrón** de Caza, **integrantes de la Patrulla vencedora, en la modalidad de bombardeo con 45º**, en el **primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa**: de izquierda a derecha: teniente **Valderas**, capitán **García Vargas**, capitán **Montaner** y capitán **Bautista**. Base Aérea de **Zaragoza, 26 de enero de 1962**.*

Los días 9 y 10 de enero del año 1959, en colaboración con el Sistema de Alerta y Control y dentro del marco del ejercicio HAYSTRIKE, se efectuaron interceptaciones con la VI flota. El Ala efectuaba los correspondientes despegues Scramble, desde una situación de alarma, para interceptar aviones de la VI Flota como los: F8U Crusader, A3D Skywar, A4D Skyhawk y F9F Panther, que se dirigían a sus blancos volando a alturas que oscilaban entre el nivel del mar y los 40.000 pies.

El ejercicio "Milano", que ya ha sido descrito en el capítulo referente a "La Aptitud para el Combate" de este trabajo, fue un ejercicio específico del Ejército del Aire, con fuego real, que se desarrolló el 25 de noviembre de 1959 en la zona de Campamento en Madrid, en el que unidades de los escuadrones 11 y 12 del Ala de Caza nº 1, por primera vez en público y en España, realizaron ataques a objetivos terrestres con armamento de guerra, fue una auténtica exhibición de fuego real y constituyó algo así como "...la presentación en sociedad del F.86F..." ante el jefe del Estado, Gobierno, autoridades civiles y militares, representantes extranjeros y agregados militares, entre otros.

Un ejercicio de Defensa Aérea, con la participación de Fuerzas Aéreas de otros países, fue el Big Deal Román II que se desarrolló en enero de 1960, entre los días 9 y 10, en el que participaron, junto con unidades del Mando de la Defensa Aérea, unidades de Fuerzas Aéreas norteamericanas y portuguesas. En este ejercicio de Defensa Aérea las unidades del Ala efectuaron 50 salidas Scramble.

Durante los meses de diciembre de 1961 y los de enero y febrero de 1962, el Mando de la Defensa Aérea organizó un concurso de tiro, en todas las modalidades de armamento: ametrallamiento aire/tierra y aire/aire, bombardeo con 45º de picado y lanzamiento de cohetes, con el objetivo de que sus unidades y consecuentemente los hombres que la integraban, pudieran demostrar su grado de entrenamiento y fomentar el compañerismo y el espíritu de colaboración entre sus escuadrones: el 11 y el 12 de Manises; el 21 de Zaragoza; el 41 de Son San Juan y el 61 de Torrejón. El 11 Escuadrón de Caza fue el vencedor absoluto de este primer concurso de tiro que se desarrolló en los polígonos de Caudé, Palma de Mallorca y las Bardenas Reales, en Navarra.

El Ala de Caza nº 1 participó, con el Ejército de Tierra, en más de 115 ejercicios, maniobras o colaboraciones que figuran en los diarios de operaciones con los nombres de: Almansa, Pirineo Catalán, Manises, Dulcinea, Albacete, Cetrería, Academia Zaragoza I, II y III, Levante I, II y III, Academia de Infantería, Alfocea y CIR 8. También se realizaron un centenar de colaboraciones con diferentes Grupos de AAA.

Las interceptaciones controladas desde tierra, GCI, realizadas por los F.86F del Ala, superaron las 150.000 entre las correspondientes al desarrollo de los diferentes planes de instrucción y al centenar de ejercicios de Defensa Aérea, entre los cuales figuraron: 47 Red Eye; 19 Indian Summer; 4 Cold Turky; 2 Trompeta; 3 Toro Sentado y un Deat-Beat, Arquímedes Orestes, Power Drive, Rip-Tide e Indian Maiza.

El 21 de mayo de 1963, las diferentes unidades del mando de la Defensa Aérea fueron evaluadas por la USAF, entre éstas, el Ala de Caza nº 1 y sus escuadrones 11 y 12, que a la sazón estaban mandados, respectivamente, por los capitanes José Parés de la Rosa y Antonio Espinosa Paredes, superaron ampliamente todas las pruebas y examenes, teóricos y prácticos, a los que sus especialistas, pilotos e instalaciones fueron sometidos, especialmente con el desarrollo de un ejercicio de Defensa Aérea, un Cold Turky. Se dio el caso que, al haber sido desactivado el 41 Escuadrón del Ala de Caza nº 4, el 12 Escuadrón desplegó una Agrupación a la Base Aérea de Son San Juan, al mando del capitán Rafael

Discurso de la madrina del Estandarte Nacional ofrendado por Valencia al Ala de Caza nº 1

"... quiero aseguraros que para mí, hija de un hombre que supo ir a la muerte con la misma generosidad que vosotros la ofrendáis cada día, este acto será el que con más emoción guardará en mi alma y que marcará en mi vida una etapa que ningún otro podrá superar. Por eso, desde ahora, cuando vea saltando desde el cielo vuestros aviones, estad seguros que mi recuerdo os acompaña y que la oración de una mujer valenciana se eleva por encima de vuestros reactores buscando directa el corazón de Dios, para que os ayude, os proteja y os guarde... y que sepáis que cuando estéis suspendidos entre el cielo y la tierra no estaréis solos, pues junto a vosotros, en lo más hondo de vuestra alma, estará siempre la mano de Dios, el amor de España y mi recuerdo..."

SEÑORITA MARIA AMELIA TRENOR CALATAYUD

Base Aérea de Manises, 23 de junio de 1957

Rescate de 24 personas, en la ciudad de Valencia, con motivo de las inundaciones del 14 de octubre de 1957

"... una vez en este punto quedaba imposibilitado el camión para proseguir la marcha, en vista de lo cual (el Equipo de Rescate del Ala de Caza nº 1) inició el paso en hilera a través de una corriente de gran intensidad y a una altura de cerca de un metro, arrastrando una cuerda que, de momento, proporcionaba seguridad mutua y posteriormente, pudiera ser utilizada para el rescate de las víctimas...

Mientras el primer escalón, compuesto por los comandantes Barsen y Balanzategui y los capitanes Sedano, Cánovas, Sequeiros, Negrón, el teniente Cubells y brigada Nagore, se adelantó tratando de llegar a la casa objetivo ...

Y el segundo escalón compuesto por los capitanes Pardo, G. Crespo, Almodóvar y los tenientes Tojeiro y Bautista, trataba de pasar una maroma al primer escalón a través de la corriente citada anteriormente, sobrevino la riada (la 2ª) y de forma alarmante produciendo las consecuencias siguientes:

El primer escalón tuvo que renunciar a alcanzar el objetivo y a intentar un retroceso al punto de partida, quedando aislado en un bloque de casas deshabitado situado en medio de la ruta del punto de partida (camión) al objetivo ...

El segundo escalón, que como se ha dicho estaba en plena corriente tratando de pasar la maroma, fue arrastrado por la riada una fila de árboles a los que pudieron asirse difícilmente ...

El tercer escalón, compuesto por los capitanes Peraita, Esteban, R. del Valle, Cabello y Chamorro, el teniente Vivó, el bragada Yraola, el sargento Cáceres, conductor del camión y un soldado, a su vez quedó aislado del resto ...

Desde este momento, la situación se hizo especialmente crítica para los miembros del segundo escalón cogidos en plena corriente y sujetos precariamente a los árboles ...

En esta situación, el teniente Tojeiro, aislado en un árbol, empezó a desfallecer, debido a que había perdido parcialmente la sensibilidad en piernas y brazos y con el agua hasta el cuello, pidió auxilio a los que se encontraban en árboles contiguos...

Al cabo de varias horas, ya sin fuerzas para resistir más, el teniente Tojeiro fue finalmente arrastrado por las aguas con tal buena fortuna que pudo detenerse entre las ramas de un árbol abatido por las aguas, en el cual permaneció hasta que horas más tarde (cuando descendió la riada) pudo ser rescatado ...

El capitán Almodóvar, aislado en otro de los árboles, trató de trepar por el mismo para afianzar su posición pero no lo consiguió, permaneciendo agarrado al tronco y apoyándose en el arrastre que la corriente iba depositando en la base del árbol ...

Los capitanes Pardo y G. Crespo, en situación análoga, consiguieron subirse a las copas de sus respectivos árboles y allí permanecieron hasta el momento del rescate, y el teniente Bautista, cuando intentaba realizar lo mismo, cayó al agua y fue arrastrado por la corriente hasta un olivo que asomaba entre las aguas a una distancia aproximada de 100 metros río abajo ...

Alrededor de las cinco de la tarde, después de cerca de cinco horas de angustiosa situación para todos al no poder prever el desenlace de todo aquello, agravado con lluvias torenciales y gran aparato eléctrico-tormentoso comenzó a descender el nivel de las aguas ...

Progresivamente y con la ayuda de ... una compañía de Artillería, de la que destacan por su decidida actuación el teniente Vivó (hermano del nuestro) y el sargento Olivan Pérez, pudo llevarse a cabo el rescate de los oficiales comprometidos y de las familias aisladas, objeto de la operación inicial de salvamento. Este grupo de familias estaba compuesto por 10 personas, entre las que se encontraba un niño de pecho ...

Seguidamente se recibieron noticias de que pasado el puente de madera en la margen izquierda del río había dos familias en una casa, como la anterior, totalmente aislada ...

Empleando tres botres salvavidas y las citadas cuerdas fueron evacuándose de la casa las catorce personas que la ocupaban, entre las que se encontraba una enferma mental que ofreció gran resistencia a la evacuación. Esta operación concluyó ya entrada la noche...".

(Diario de Operaciones del 11 Escuadrón, octubre de 1957).

Pardo Albarellos, desde donde fue evaluada participando activamente en el ejercicio, con el soporte del desactivado 41 Escuadrón, como el capitán Enrique Page Larraz que apoyó a la Agrupación del 12 Escuadrón ejerciendo como oficial de operaciones.

En las colaboraciones de la Armada, se realizaron más de 167 misiones de seguimiento de blancos y desarrollo de ejercicios como Mediterráneo, Palmera Foca, Povence, Mar de Cádiz, Spanex IV, Mar de Santander-Bilbao, Sagitario, Alborex Hispania I y III y Finisterre III.

Otros ejercicios y cooperaciones con unidades de EE.UU. como la USAF y la NAVY, y con otros países europeos, como fueron las pruebas del Centro de Alerta y Control de Villatobas, y los Haystrike, Big-Deal, Romann II, Side Door, Purple Soge y Southwind.

En los viajes a bases aéreas de Francia, Italia, Portugal y Alemania que realizaban patrullas de cuatro F.86F para hacer prácticas de navegación a bases extranjeras, intercambios y ejercicios de vuelo con unidades de sus Fuerzas Aéreas, dentro del marco de los acuerdos establecidos con las citadas Fuerzas Aéreas como el: NAVIPAR, NAVITES, NAVISPOR, etc., participaron todas las tripulaciones del Ala como una misión más de los planes de Instrucción.

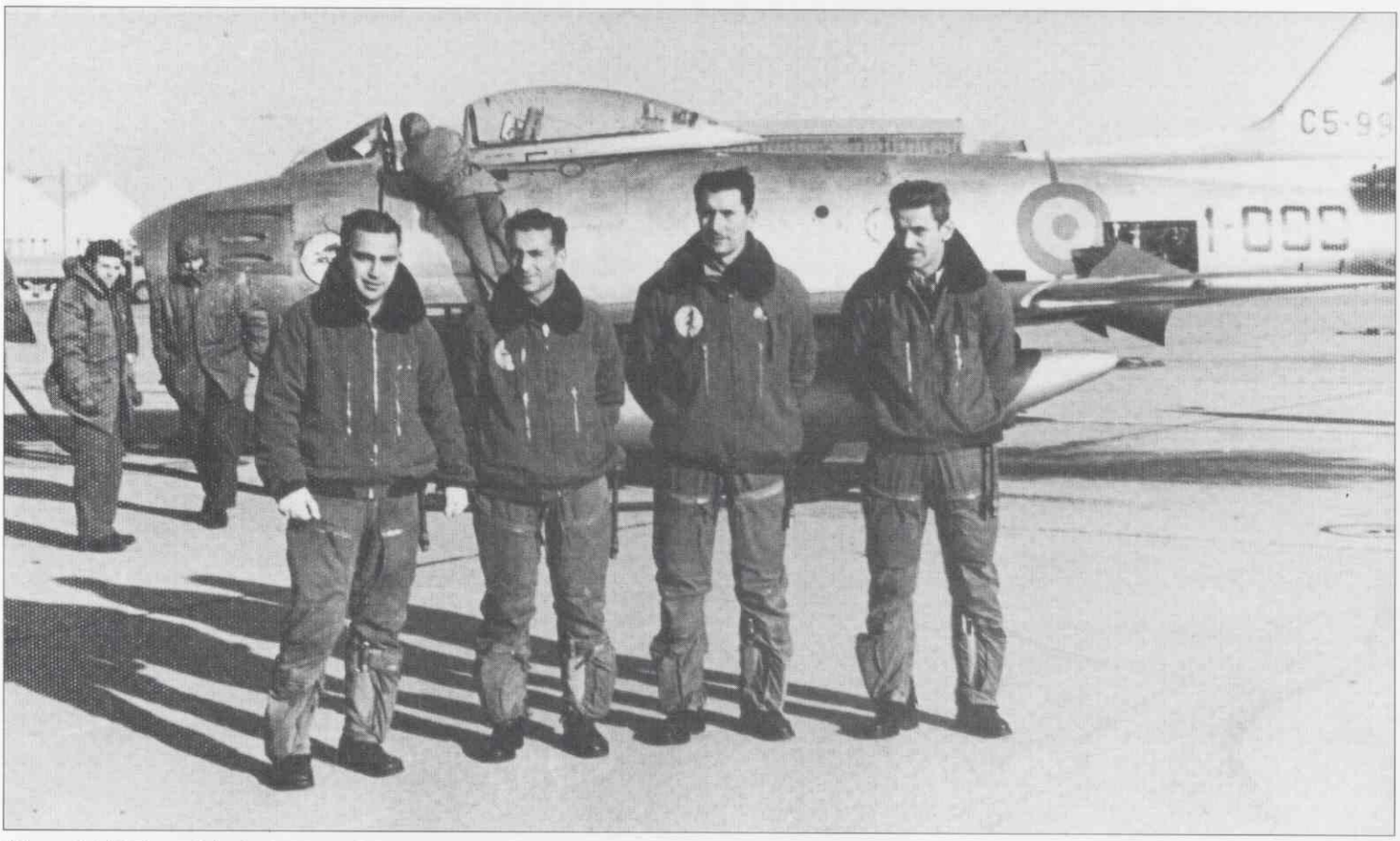
Estos ejercicios e intercambios que, alternativamente, tenían lugar en España y en el extranjero, consistían en desarrollar misiones de navegación e interceptaciones GCI seguidas, normalmente, de "combates aéreos" simulados con las unidades visitadas o visitantes, como los F.86 de la 4ª Aerobrigata de la Aeronautica Militare Italiana con base en Grossetto, Italia, los "Sabres" portugueses de las bases aéreas de Ota y Monreal o con los Mystere IV de L'Armée de L'Air de la base de Caritat, Francia, entre otros.

Con independenia del reto que, inicialmente, supuso la preparación y el desarrollo de aquellos lejanos ejercicios "tácticos-combinados" y la navegación por Europa con:

—Sólo un radiocompas, un equipo de UHF y un transpondedor IFF/SIF a bordo.

—Todas las comunicaciones en inglés, lo que imponía que,

***Pilotos del 12 Escuadrón** de Caza, **participantes en el primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa, modalidad de cohetes**. De izquierda a derecha: capitán **Aymerich**, comandante **Ortiz Velarde**, capitán **Casimiro Muñoz** y teniente **Baztan**. Base Aérea de **Zaragoza, 16 de febrero de 1962**.*



***Pilotos del 11 Escuadrón** de Caza, **participantes en el primer concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa, modalidad de cohetes**. De izquierda a derecha: teniente **Valderas**, capitán **Enrech**, capitán **García González** y capitán **Salom**. Base Aérea de **Zaragoza, 16 de febrero de 1962**.*

I concurso de tiro y bombardeo del Mando de la Defensa (1961-1962)

VENCEDORES DEL CONCURSO:

a) Individuales:

—Aire/aire:	1º. Capitán José Juste Marzo (41 Escuadrón)
	2º. Capitán Ramón Fernández Sequeiros (12 Escuadrón)
—Aire/tierra:	1º. Brigada Manuel Porto Rey (11 Escuadrón)
	2º. Capitán Guillermo Delgado Brackembury (61 Escuadrón)
—Bombardeo 45º:	1º. Teniente Santiago Valderas Cañestro (11 Escuadrón)
	2º. Capitán F. Javier Bautista Jiménez (11 Escuadrón)
—Cohetes:	1º. Teniente Roberto Alonso Gárate (61 Escuadrón)
	2º. Capitán Alejandro García González (11 Escuadrón)

b) Por Unidades:

—Aire/aire:	12 Escuadrón de Caza
—Aire/tierra:	11 Escuadrón de Caza
—Bombardeo 45º:	11 Escuadrón de Caza
—Cohetes:	61 Escuadrón de Caza
c) Vencedor absoluto:	11 Escuadrón de Caza

(Instrucción 1/62 del Mando de la Defensa Aérea)

al menos dos de los cuatro pilotos que integraban la patrulla de F.86F lo hablasen, para posibilitar la aproximación y el aterrizaje en formación con GCA en condiciones meteorológicas adversas.

—Una autonomía de vuelo de sólo dos horas y cinco minutos, con depósitos auxiliares de 200 galones, cuando la duración del vuelo, en el caso de los viajes a las Bases en Alemania, previamente calculada y que figuraba en los correspondientes planes de vuelo de estos viajes, era de dos horas.

Estos viajes de navegación al extranjero de los F.86F de nuestro Mando de la Defensa Aérea, aparte de ser motivo de un gran número de anécdotas de sus protagonistas y de "grandísimos" sustos, especialmente cuando la Base de destino era Fursty, en Alemania, fueron el inicio de nuestra aproximación a Europa y... la de Europa a nosotros.

ACCIDENTES E INCIDENTES EN VUELO

EL ALA DE CAZA Nº 1, YA DOTADA DE SUS F.86F, también fue pionera en pérdidas de vidas humanas con ocasión de los diferentes accidentes aéreos de estos aviones, cuyas causas, sin entrar en análisis de otro tipo, dieron ocasión al Mando para detectarlas y corregirlas.

Dentro de esta dinámica de accidentes, se quiere señalar un aspecto importante del "cambio" que se iniciaba en aquellos momentos, cambio de "cierta mentalidad machista e irracional", que sin duda era el resultado de cambiar la ignorancia y la falta de métodos de enseñanza, planes de instrucción y de educación aeronáutica, por el concepto y la organización de Seguridad en Vuelo.

En cualquier caso, los primeros años de actividad del Ala fueron los más costosos, desde este punto de vista y fue el 11 Escuadrón de Caza, su Escuadrón pionero, el que más accidentes mortales sufrió.

El primero de estos accidentes sorprendió a todos los integrantes del Ala y del Ejército del Aire, el 23 de marzo de 1956, cuando una formación de tres aviones del 11 Escuadrón, en un vuelo de Manises a la Base Aérea de Getafe, en misión NAVI, mandada por el capitán Jaime Caballero Echevarría e integrada por el también capitán Sinforiano Molleda Benjumea y el teniente José Antonio Salazar Cútoli, 10 minutos después del despegue, la patrulla, en formación cerrada y volando en condiciones IMC, con nubes a todos los niveles, se precipitó contra el suelo perdiendo la vida los dos capitanes y regresando a Manises el teniente Salazar.

Aterrizaje de un F.86F con el motor parado a 20.000'

"... El 11 de junio de 1956 fui programado para una misión de INST (Vuelo Instrumental), como "vigilante" o "acompañante", es decir, de punto. Salió conmigo el capitán Santiago Peraita Richard. Por aquel entonces no disponíamos de capucha para este tipo de misiones, como así fue posteriormente; para suplir esta deficiencia nos limitábamos a bajar el asiento al máximo y concentrarnos en los instrumentos a partir de los 5.000'...

Era un día de "sol y moscas" con una visibilidad extraordinaria, sin la molesta calima que en ocasiones suele cubrir la Base Aérea de Manises. Este fue uno de los factores que me ayudó en mi comprometida "proeza", si no hubiera sido así...

Efectué una salida instrumental "sui generis" para arribar al radio-faro a 20.000'. Al alcanzar este nivel, línea de vuelo y me dirigí hacia él. A los pocos minutos noté que perdía potencia, las revoluciones bajaban del 86% y las demás indicaciones; presión, temperatura, etc. también descendían lentamente (síntomas inequívocos de parada de motor) avancé los gases y nada.

Inmediatamente comuniqué a Peraita lo que me ocurría y que lo más probable era que se me estaba parando el motor. Peraita pensó que podía ser fallo de instrumentos y para comprobar si era así me dijo que pasaría él de jefe de formación a ver si podía seguirle y comparar instrumentos. Efectivamente, el motor se paraba y no pude hacerlo. En este momento decidí volver a la base y así se lo comuniqué -Richard ... ésto se para y regreso a la base- éste fue mi último contacto radio, me quedé más solo que la una, la verdad es que no me preocupé después de averiguar el motivo de este fallo de radio ...

A 18.000' con mi problema y sin poder consultar a nadie, se me pasaron por la imaginación rápidamente tres posibles soluciones: meter el sistema de emergencia, no podía, las revoluciones estaban por debajo de lo permitido, lo debía haber hecho antes esperar a que se parase del todo, como así fue, e intentar una puesta en marcha en el aire, más problemas, me acordaba malamente cómo se hacía y no llevaba el librito de emergencias, no me atreví; así que opté por la tercera, por supuesto la peor, tomar con el motor parado; era la más difícil pero tenía plena confianza en lograrlo, anteriormente había tenido cinco paradas de motor y siempre pude llegar a la Base (aviones de hélice) ...

Tomada esta decisión (del tráfico de motor parado ni me acordé. ¡Cuántos cientos hice después!) me puse paralelo a la pista, viento en cola y con 15.000' descendiendo en dirección hacia el mar, dejando Valencia a mi izquierda me dispuse a hacer un viraje de 180º en el momento que considerase más oportuno para enfilar la pista por derecho. Así lo hice a 12.000', pasada la costa y planeando me dirigí a tomar tierra. ¿Por qué lo hice en este momento?, no hay duda que un angel de la Guarda o la Virgen de Loreto me lo iban diciendo. Planeando a 180 Kts me fui aproximando a la pista. En este descenso jamás dudé de que todo saldría bien y por supuesto nunca pensé en lanzarme en paracaidas, como posteriormente me dijeron los americanos que debía haber hecho, antes que intentar tomar tierra en estas condiciones. A 4.000' reduje la velocidad con los frenos aerodinámicos y saqué el tren. Afortunadamente salió ¡lo único que me faltaba! Pensé que si llegaba corto podía meter los frenos aerodinámicos, pero no hizo falta, todo iba bien, ¿flaps fuera? no, aún no, me susurró "alguien", espera a tener la toma asegurada. Así lo hice poco antes de llegar a la pista y puse las ruedas en la misma cabecera (el móvil ni se enteró, creyó que era un avión sin radio). Ya con el avión en el suelo lo dejé rodar hasta el final, por donde me salí y di pista libre. Sabía que no me oían pero fui durante todo el vuelo comunicando como si así fuese. Había volado 55 minutos ...

Esperé tranquilamente a que fuesen a recogerme mientras me cercioraba de que estaba todo en orden, pinzas, gases, batería, etc ... Por fin apareció el teniente Salazar Cutoli con un jeep y me preguntó -¿Qué te pasa?- -... nada, que se me ha parado el motor y he tomado tierra- la cara de asombro que puso fue digna de verse -... No es posible- me bajé del avión y las piernas me empezaron a temblar ... yo lo achaqué a la tensión tan enorme a la que había estado sometido sin darme cuenta. En el coche le expliqué mi aventura y no se lo podía creer, parecía imposible que hubiese conseguido tomar tierra tal y como se lo explicaba...

Al día siguiente en el "briefing" los americanos, después de felicitarme por mi habilidad (hasta el general jefe de la Región me felicitó) ... me corrieron ferozmente porque no había hecho nada correcto: no me sabía las emergencias, no las llevaba para consultarlas, no había hecho tráfico de motor parado, etc., etc., y finalmente me animaron diciendo que de 100 casos 99 se hubiesen matado, pues lo lógico era quedarme corto o largo... pero tomar en la misma cabecera de pista era milagro ...

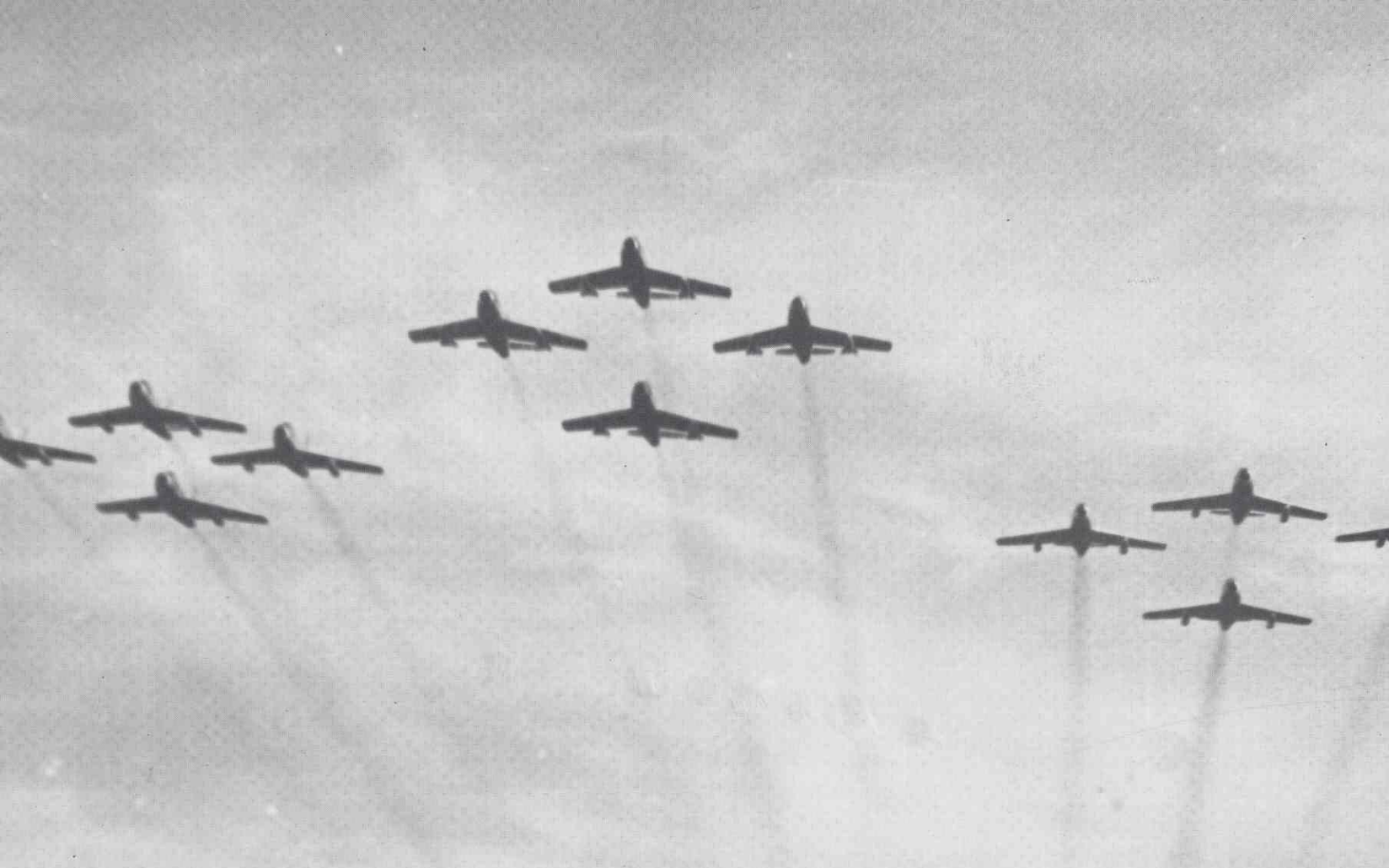
La parada había sido motivada por un fallo del filtro de combustible ...

¿Se comprende ahora cómo posteriormente se me han puesto los pelos de punta al recordarlo?

¡Con qué afan, insistencia y entusiasmo me dediqué, durante casi diez años, en la Escuela de Reactores de Talavera a inculcarles a sus alumnos, tanto de Sabre como de T.33, cuánto tenían que saber: procedimientos, emergencias, etc., para su seguridad y evitar que se encontrasen en trances parecidos al mío!

Podría contar, como tantos y tantos compañeros, innumerables anécdotas y sucedidos, pero creo que con ésta es suficiente para hacernos vivir una época que, como ya he repetido, fue extraordinaria y maravillosa...".

(Francisco Vindel Merced, general de Aviación)



Los tres pilotos involucrados en este accidente, para llegar a ser "reactorista", habían sido instruidos en Escuelas diferentes y, posiblemente, del análisis del mismo, se detectó que el manejo de un material moderno, concretamente el F.86F, requería una mentalidad acorde con él que contrastaba con una mentalidad convencional.

El 14 de febrero de 1957, el teniente coronel Juan de Frutos Rubio mandaba una Formación Fluida (FOF) de cuatro aviones del 11 Escuadrón y cuando éste había mandado una "rotura" e iniciaba un fuerte viraje a la derecha para responder a un ataque simulado de un 5º avión cuya estela apareció en el escenario, el punto dos de la formación apreció la desintegración del plástico de la cúpula del jefe de la Formación, que en esos momentos sobrevolaba la Albufera de Valencia a 34.000 pies de altura.

Después de unos cinco minutos de vuelo descontrolado de éste avión, los puntos de la formación apreciaron un impacto en el mar, a unas 7 NM al este del Cabo Cullera, despareciendo piloto y avión. Meses después sólo apareció del avión del teniente coronel, el C.5.112, serie 20, en el mar, el asiento lanzable del piloto, enganchado en unas redes de pescar entre el Puerto de Valencia y el Cabo de Cullera.

Cinco días más tarde de este accidente y 11 meses después del accidente de los capitanes Caballero y Molleda, el 19 de febrero, el teniente coronel Juan Ripollés Aznar, mientras realizaba un vuelo nocturno como jefe de una Formación (FON) de dos aviones del 11 Escuadrón, a los 40 minutos de vuelo y cuando la formación volaba la ruta Barcelona-Valencia, al este de Sagunto, se vio sumido en una serie de sensaciones extrañas en relación con la posición del avión y la interpretación de los instrumentos de a bordo, perdiendo contacto con la Torre de Manises y con el otro avión de la Formación.

Los virajes extraños que realizaba el avión del teniente coronel, el C.5-89 de la serie 40, obligaron al capitán José Miguel Esteban Rodríguez-Sedano que volaba de punto, a "romper la formación" y regresar a Manises, mientras que el teniente coronel, que al principio se le dio por desaparecido, a los 14 días del accidente apareció su cuerpo sin vida en la playa, comprobándose que se había lanzado en paracaidas y que falleció ahogado.

El 12 de noviembre de 1957 durante el desarrollo de una misión de transición y acrobacía (TR y ACRO) del plan de Instrucción del 12 Escuadrón, el capitán José Antonio Rodríguez del Valle y Díaz, volando el avión C.5-68 de la serie 30, al disponerse a efectuar un aterrizaje, en la fase final de una práctica de motor parado simulado, por no ir bien enfilado con la pista 30 y debido a una pérdida de compresor, después de efectuar las operaciones pertinentes para tratar de evitar el accidente, inició una toma al costado derecho de la

Pérdida de compresor en un F86F y posterior parada de motor, seguida de toma de tierra fuera de pista

"... El día 12 de noviembre de 1957, después de casi dos meses (desde el 19 del 9 del 57) sin volar, por reparación de la pista de vuelo de la Base Aérea de Manises, fui programado para una misión de transición y acrobacía en el C-5-68 (F.86F). Tras invertir un tiempo de vuelo de 1 hora y 25 minutos de placentero y feliz "cebolleo" me dispongo a efectuar la toma de tierra, maniobra que realizo sin ningún tipo de noviedad hasta el tramo de corta final que observo que no voy bien enfilado a la pista (overshootado)...

Con el fin de realizar una maniobra más de vuelo y entrenamiento, decido efectuar, un motor y al aire, cuando meto motor, junto con los flaps y frenos aerodinámicos, noto un extraño y fuerte ruido en el motor y observo una pérdida de potencia (no pasaba del 80%) del mismo y un alarmante incremento de la temperatura de tobera, inmediatamente me percato de que entró la consabida pérdida de compresor y por tanto reduzco gases e intento de nuevo aumentar la potencia, ya me era imposible intentar enfilar bien la pista, pues había sobrepasado la cabecera y estaba bastante desplazado a la derecha con la velocidad al mínimo de sustentación, repitiéndose los mismos síntomas...

Y parando totalmente el motor, al mismo tiempo que noto un pequeño giro a la derecha, señal inequívoca de entrada en pérdida, por lo que me decidí a tomar tierra lo más rápido posible y por derecho (estaba a unos 20 metros de altura) cosa que realizo en el campo de vuelo con sentido completamente paralelo a la pista 30-12, momento en el que el capitán Castillo Cámara, que estaba de oficial del móvil, me interroga si tengo algún problema y que llevo el tren fuera, cosa que yo sabía perfectamente y comunicación que no contesto pues bastante problema tenía con intentar salir del trance del... después de realizar los procedimientos pertinentes de toma de tierra fuera de pista (gases a idle, tren abajo y batería apagada)...

La toma de tierra fue lo más normal posible dentro de las circunstancias y que por falta de velocidad, fue bastante brusca (desplomo) rodando tan sólo unos 150 metros, quedando parado en la pista 04-22, en los cuales se me desprendió el tren de aterrizaje así como los depósitos exteriores (drops) y no infiriendo al que suscribe, gracias a Dios, el más mínimo rasguño...

Al regresar al 12 Escuadrón y explicar lo sucedido se me comentó que en el vuelo anterior ya se había producido el mismo incidente, si bien en pleno vuelo, y que el piloto que lo tripulaba, no menciono su nombre por razones obvias, no consideró de importancia por lo cual no lo consignó en el libro del avión. ¡Sin comentarios!

(José A. Rodríguez del Valle Díaz, coronel de Aviación)

Lanzamiento y apertura manual, a baja cota

".. El día 3 de abril de 1964 ... en el Polígono de Tiro de Caudé ... recuerdo que mi mujer estaba con dolores (de parto) cada 10 minutos ... esperando el primer niño. Por teléfono le dije que me iba a volar el 2º periodo: "No te preocupes, sólo con 40 minutos de misión de Tiro en Caudé, si hay algo me avisan por radio y estoy en casa en 1/2 hora..." ¡Qué iluso! ...

Durante el tiro de ametrallamiento, una vez rebasado el blanco, a unos 100 pies e iniciando la subida, sentí una explosión, cabina llena de humo, todos los instrumentos a cero, incluso el cuenta revoluciones. Abro la cúpula para poder respirar. Constato que no hay nada que hacer, evito la población virando a la izquierda, cierro la cúpula y salto a 700 pies ...

En el aire dando vueltas. Me separo del asiento. Espero el funcionamiento automático ... "¡Esto no se abre!". Miro la anilla, me acordé del que llegó al suelo con el paracaidas cerrado y la cazadora arañada sin encontrarla tiro; se abre el paracaidas, no me da tiempo ni agarrarme a las cintas, llego al suelo. Hago lo que dice el libro y me veo ileso tirando del paracaidas porque había de 15 a 20 nudos de viento...

Pocos minutos y me recoge un coche de Caudé. "Juande" Fernández Rubio "roba una avioneta", me recoge y me lleva a Valencia con el fin de que mi "parturienta" no se entere. Se enteró, se retrasó el parto, pero el día 9 nació mi primera hija felizmente...

Rebote de bala. El automático no se abre, porque el cordón de la radio y el tubo de oxígeno, que entonces no iban sujetos, abrieron manualmente el cinturón. Procedimientos bien hechos por haberlos repetido antes miles de veces. "Batir el récord" de apertura a baja cota y estar vivo para una larga carrera profesional ...

(Juan Antonio Lombo López general de división de Aviación).

pista y fuera de ésta, rompiéndose el tren de aterrizaje del avión y deslizándose éste, sin él, unos 150 metros.

El capitán R. del Valle resultó ileso y el avión con rotura del tren de aterrizaje, depósitos lanzables, parte inferior del fuselaje, tobera de entrada, tapa superior del morro, cristales frontales y plano.

El año 1958 empezó con un nuevo accidente, el día 7 de enero, el brigada Santiago Yraola Asin, piloto del 12 Escuadrón, perdió la vida cuando realizaba una misión FOC-FOT volando de punto nº 4. El capitán Manuel Gil del Real Pazos, jefe de la Formación, narra este accidente:

"...Ascendimos hasta la altura para efectuar la FOT (25.000 a 35.000 pies). Una vez concluida esta fase del vuelo, al objeto de iniciar la FOC, mandé reunirse la formación y descendimos a 20.000 pies. A esta altura y en formación cerrada, en "fingertip", iniciamos unas suaves evoluciones. La formación iba muy bien y siempre a cualquier indicación dada por radio contestaban todos por orden 2, 3 y 4. Ordené al 4 que se pusiera en posición de "perro", contestó puntualmente y así lo hizo. Colocados ya en rombo iniciamos unos virajes pronunciados entre 20.000 y 15.000 piés. Como todos los puntos, incluido el "perro", se mantenían perfectamente en formación, les pregunté si querían que hiciéramos un tonel. Me extrañó que el primero que contestara fuese precisamente el brigada Yraola que dijo" el 4 sí" y a continuación el 2 y el 3 respondieron también afirmativamente. Inicié un descenso al objeto de incrementar la velocidad virando a una zona a la que no nos molestara el sol. Cuando empezamos a ascender, y antes de iniciar el tonel, observo por el retrovisor que el punto 4 hace una inversión y desaparece. Interrumpo la maniobra iniciada y le pregunto varias veces como "punto 4" y como "brigada Yraola" qué le pasa. No contestó a ninguna de las llamadas. Los tres restantes de la formación efectuamos unos virajes sobre la zona y pudimos comprobar que el 4 se había estrellado...".

La única baja que tuvo la Patrulla Acrobática del Ala, en accidente aéreo, fue el ocurrido el 25 de septiembre de 1958 en un vuelo de entrenamiento sobre la Base Aérea de Manises, con vistas al Festival Internacional de Sevilla, al efectuar la Patrulla una "bomba descendente". En esta figura, el capitán Jaime Berriatua Sánchez, piloto del 11 Escuadrón, que volaba en el puesto de "perro", no logró hacerse con su avión, el C.5-134 y se estrelló en las proximidades de la Base, junto a la carretera general Madrid-Valencia, pereciendo el piloto.

Tres meses más tarde, el 21 de noviembre, en un vuelo de Manises a la Base Aérea de Getafe (NAVI), el comandante Luis Balanzategui Bordenave, jefe del 12 Escuadrón de Caza, estaba en el circuito de tráfico de aeródromo para aterrizar en la pista 05, con rotura a la derecha, y cuando viraba a base con el tren bajo y asegurado, posiblemente el avión le entró en pérdida y se estrelló en las proximidades de la cabecera de la pista de Getafe, pereciendo el piloto.

Durante el desarrollo del ejercicio "Side Door" con las Fuerzas Aéreas norteamericanas, el 24 de mayo de 1960, una patrulla del 11 Escuadrón efectuó un despegue "Scramble" desde la pista 12 de Manises, inmediatamente después de despegar, el capitán Agustín Cabello Pérez, uno de los pilotos que integraban la patrulla, pilotando el avión C.5-135, se vio obligado a regresar, voló muy poco tiempo, el imprescindible para dar la vuelta e intentar aterrizar por la pista contraria, efectuó un aterrizaje forzoso fuera de pista y con fuego abordo, el avión quedó destruido seguido de explosiones e incendio, y su piloto ileso.

El capitán Cabello se negó a lanzarse en paracaidas por no abandonar el avión sobre las áreas habitadas que estaba sobrevolando y esta valiente actuación le valió la concesión de la Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco.

El día 11 de septiembre de 1960, cuando el teniente José Enrech Macho, piloto del 11 Escuadrón, sobrevolaba la provincia de Tarragona pilotando un F.86F, el C.5-81, detectó un fallo mecánico en el avión que le obligó a lanzarse en paracaidas sobre la costa y a baja altura, tanto la eyección como el amerizaje y su rescate del mar, a poca distancia de la costa, se efectuó sin novedad, siendo de destacar tanto el perfecto conocimiento y aplicación de los procedimientos de emergencia por parte del piloto, como el funcionamiento del sistema de eyección del avión y la apertura automática del paracaidas. El teniente Enrech resultó ileso y su avión se perdió totalmente.

*Grupo de **pilotos y especialistas del 12 Escuadrón** de Caza, **primer clasificado en la modalidad de tiro aire/aire**, después de recibir la correspondiente distinción en el Salón de Honor del Ministerio del Aire. De izquierda a derecha (primera fila): brigada **Acha**, teniente **Cánovas**, teniente **Baztan**, teniente **Lombo** (segunda fila): brigada **Montero**, brigada **Rodríguez**, capitán **Pardo**, comandante **Ortíz Velarde**, capitán **Sequeiros**, sargento **Rincón** (tercera fila): capitán **Castillo Cámara**, capitán **San Antonio**, capitán **Casimiro** y brigada **Perza**. **Madrid, 24 de marzo de 1962**.*

Uno de los 4 aviones F.86F de una Formación del 12 Escuadrón de Caza, el C.5.88, pilotado por el capitán Juan Antonio Lombo López, durante el desarrollo de una misión de ametrallamiento real (AMNAR) en el Polígono de Tiro de Caudé, el día 3 de abril de 1964, cuando efectuaba una pasada de ametrallamiento recibió un rebote de bala que le originó fuertes ruidos y ausencias de indicaciones en los instrumentos del motor, por lo que se ve forzado a tirar de la palanca para ganar altura y ejectarse.

El capitán Lombo, se encontró en el aire, separado del asiento, y con el paracaidas cerrado, la apertura automática no le funcionó. El capitán detectó con rapidez la situación y ya, a muy baja cota, abrió manualmente el paracaidas y casi simultáneamente, llegó al suelo y resulta ileso.

Posteriormente se detectó que, al ir entonces sueltos el cordón de la radio y el tubo de oxígeno, en este caso abrieron manualmente el cinturón, este problema se solucionó sujetándolos. El otro problema, el de los rebotes, que no era nuevo en nuestras misiones de tiro, se eliminó llevando unos camiones de arena del mar.

*Integrantes de una **Escuadrilla del 12 Escuadrón** de Caza, **después de efectuar una misión rutinaria de tiro aire/aire**. De izquierda a derecha: capitán **Saura**, sargento **Vela**, sargento **Hernández**, Brigada **Gálvez** y brigada **Redondo**. Base Aérea de **Son San Juan, 13 de septiembre de 1962**.*

El 6 de octubre de 1965, el brigada José Alfonso Granado Góngora integrante de una patrulla de cuatro "Sabres" del 112 Escuadrón del Ala 11 que, destacada en la Base Aérea de Son San Juan, efectuaba una misión de tiro aire/aire (AAR) en el Polígono de Tiro de Palma de Mallorca, sufrió una explosión en el motor de su F.86F seguida de pérdida de control del mismo, que le obligó a lanzarse en paracaidas, aunque ningún miembro del resto de la patrulla, ni el piloto que remolcaba el blanco, pudieron confirmar este extremo.

Se alertó al Centro de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR, Search and Rescue), se desarrolló el correspondiente plan de búsqueda con la participación de aviones y barcos para tratar de localizar y rescatar al piloto, la búsqueda no dio resultado y a las 48 horas del lanzamiento fue suspendida. Dos días después de la desaparición del brigada, cuando ya se había perdido la esperanza de encontrarlo con vida, un barco francés comunicó que lo había recogido sano y salvo.

El teniente Juan Antonio Moreno Fernández, procedente del 32º Curso de T.33 (enero-febrero 1965) y del

21º Curso de F.86 (mayo-agosto 1965) y destinado en el 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, fue programado para realizar una misión de navegación de Manises a la Base Aérea de Torrejón el día 11 de enero de 1966, como punto de una pareja de "Sabres". Cuando los aviones estaban bajo control del GCA, configurados para interceptar la senda de planeo, iniciar el descenso y efectuar el aterrizaje en Torrejón, con una visibilidad de más de 3 NM y una capa de nubes entre 400 y 3.700 pies, el controlador de GCA avisó de la separación y fuerte descenso de uno de los aviones de la pareja. Este avión era el punto de la formación, el teniente Moreno, que se estrelló contra el suelo y pereció.

Los tenientes Miguel Santamaría Llopis y Juan Romero González, llevaban poco tiempo en el 101 Escuadrón y fueron programados de puntos 2 y 3, de una formación de tres aviones, dentro del Plan de Instrucción nº 2 que estaban realizando, en esta salida tenían previsto practicar formación táctica, formación fluida, pescadilla, persecución y formación cerrada, el vuelo se realizó con toda normalidad según lo planeado en el "briefing". En un momento determinado, efectuando un viraje suave hacia la derecha para reunir la formación, los puntos empezaron a recortar por el interior del viraje del jefe, para reunirse con él, pero dejaron de verse el uno al otro y, a pesar de las advertencias que el jefe les hizo por radio, fue inevitable la colisión. Ambos aviones cayeron envueltos en llamas hasta el suelo a las 13:00 horas del 2 de agosto de 1966, muy cerca del Santuario de Santa María de la Cabeza.

Ya en 1967, el 11 de noviembre, se registró el último accidente mortal de un F.86F de Manises, fue el teniente Antonio Mañas Prieto, del 101 Escuadrón, cuando volaba de punto de una formación que, a baja cota, efectuaba un ataque simulado a un portaaviones de la VI Flota de EE.UU., durante el desarrollo de un ejercicio Poop Deck en aguas del archipiélago balear, con tiempo meteorológico bueno aunque con la clásica calima del Mediterráneo, cuando la formación inició un viraje a la derecha el teniente Mañas se estrelló contra el mar y desapareció en el Mediterráneo. El resto de los integrantes de la formación sólo detectaron una nube de vapor de agua característica del impacto del F.86F contra el mar.

El resultado de los primeros accidentes reseñados fue la programación, a partir de marzo de 1957, de un curso de vuelo instrumental, en T.33 para los pilotos de "cercanías" y el establecimiento del correspondiente certificado que calificaba, al piloto, para efectuar vuelos en condiciones IMC, especialmente entre nubes y de noche. Este curso se incluyó también en los planes de estudios de la Escuela de Reactores de Talavera la Real.

Igualmente, a mediados de 1957, llegaron al Ala los primeros botes salvavidas que pasaron a ser de dotación de sus tripulaciones y salvaron la vida, con la colaboración del silbato del equipo de superviviencia, al brigada José Alfonso Granados Gongora como ya ha sido relatado.

En enero de 1958 se suspendieron los vuelos de los F.86 del Ala por anomalías detectadas en la composición del oxígeno industrial refinado y en marzo se autorizaron los vuelos pero limitando el techo de éstos a 10.000 pies y hasta mayo, ya con oxígeno medicinal, la actividad aérea del Ala no recobró la normalidad.

De las conclusiones que se podrían desprender de los análisis de estos accidentes e incidentes, que no son el objeto de este trabajo y sólo representa una pequeña parte de los ocurridos a los "Sabres" de la Base Aérea de Manises, nos aproximaría, sin duda, al nacimiento e implantación, del actual concepto de Seguridad en Vuelo.

CONTRIBUCION A LA DEFENSA

EL ALA DE CAZA Nº 1, DOTADA CON AVIONES F.86F, sustituyó en 1955 al disuelto 22 Grupo de Fuerzas Aéreas en la Base Aérea de Manises, y fue el portal de entrada de este material, el avión más famoso y el mejor de su época, en el Ejército del Aire, que supuso el inicio de un cambio radical en la mentalidad, en los procedimientos, en las tácticas y en la operatividad de nuestra Fuerza Aérea.

El último F.86F del desactivado 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, descendiente del legendario 12 Escuadrón de Caza, voló de la Base Aérea de Manises a la de Zaragoza el 1 de abril de 1970 después de haber acumulado, este material, más de 140.000 horas en los escuadrones 11 ó 111 y 12, 112 ó 101. El 12 de junio de 1970 tomaba tierra en la Base Aérea de Manises el primer MIRAGE III-E, el F.86F, después de 15 años de servicio activo, había sido sustituido en el ala 11.

Aunque de un sistema de armas cambie el material, en nuestro caso el F.86F, los hombres: pilotos y especialistas permanecen y esta fue la herencia que dejó en Manises, un estilo profesional y una forma contrastada de ser piloto de combate con personalidad de "cazador"; incluso algunos de éstos contribuyeron a ello entregando sus vidas en aras del Ejército del Aire, de las Fuerzas Armadas y de España.

Pero el Ala de Caza nº 1, o Ala 11, no sólo ganó concursos de tiro y trofeos de acrobacía, con total ausencia de combates aéreos y servicios de guerra, sino que creó un ambiente de trabajo, sacrificio, dedicación y entusiasmo, lo cual originó que los jóvenes pilotos procedentes de nuestras Escuelas, normalmente tenientes o sargentos, llegaban a cualquier escuadrón del Ala y, antes de lo previsto, estuviesen calificados en las diferentes modalidades de tiro y aptos para el combate, listos para entrar de alarma con su escuadrilla.

Aunque las actividades de las unidades del Ala de Caza nº 1 se desarrollaron, en tiempo de paz, sólo en dos o tres ocasiones, esta paz se aproximó a la situación de crisis en determinadas zonas de conflicto con los consiguientes riesgos durante su desarrollo y control.

Una de estas situaciones, en la que partició activamente el Ala , fue en el Sahara español, con motivo de enfrentamientos armados entre fuerzas españolas y marroquíes. El Ala recibió la orden de desplegar cuatro F.86F en la Base Aérea de Gando a disposición del general jefe de la Zona Aérea de Canarias y Africa Occidental.

Como consecuencia de la citada orden, una Patrulla de cuatro "Sabres" del 12 Escuadrón, al mando de su jefe, el comandante Federico Michavila Pallarés e integrada por los capitanes jefes de Escuadrilla Ramón Fernández Sequeiros y Casimiro Muñoz Pérez, y el capitán Enrique Arias Martínez, voló de Manises a la Base Aérea de Gando, con escala en Morón. Esta Patrulla operó, volando por parejas, desde Gando donde permaneció del 7 al 10 de abril de 1961, desarrollando una intensa actividad disuasoria haciendo notar su presencia, tanto sobre zonas pobladas del archipiélago canario como sobre el territorio del Sahara, volando a baja cota sobre Ifni, Smara, Tan-Tan y otras.

Otra de estas situaciones se desarrolló durante la semana del 22 al 29 de octubre de 1962, como consecuencia de la crisis de Cuba, que la 3ª Escuadrilla del 11 Escuadrón montó el Servicio de Alarma con cuatro aviones, cedidos por el 12 Escuadrón, dotados con misiles "Sidewinder" (GAR-8) de guía infrarroja, y se pasó a disponer dos aviones en cinco minutos y dos aviones en 15 minutos, incrementando con este módulo de armamento aire/aire su capacidad de derribo. La Escuadrilla efectuó varias salidas de Defensa Aérea Activa (DAA).

En cualquier caso, el paso del F.86F por el Ala de Caza nº 1, creó las bases para una renovación de nuestra Fuerza Aérea, que desde entonces no ha cesado de progresar, ni en sus medios, ni en sus métodos, ni en su doctrina, haciéndose notar esta renovación en todas las áreas y actividades del Ejército del Aire, pese a las dificultades de todo tipo, que fueron surgiendo a la largo de estos últimos 40 años.

Desde la creación y organización del ala de Caza nº 1, el 6 de septiembre de 1955 y de aquel primer Escuadrón de F.86F, del 11 Escuadrón de Caza, el Escuadrón de "morro

Eyección desde un F.86F, partido en dos y náufrago perdido en el Mediterráneo

"... El día 6 de octubre de 1965 ... después de la última pasada (de tiro aire/aire en el Polígono de Palma de Mallorca) ... a una altura de 18.000 pies y cuando me encuentro rebasando al avión que remolca el blanco (para la reunión y el regreso), noto un fuerte ruido en el motor, reduciendo del 96% que llevaba al 85%, notando una gran trepidación, e inmediatamente después, una gran explosión y un descenso en barrena tremendamente violenta... Según el piloto del avión blanco, que vio la explosión y que en un principio creyó tratarse de una colisión en el aire, el avión se partió en dos trozos cayendo ambos envueltos en llamas hasta que impactaron en el agua, sin que notara indicios de que saltara en paracaidas...

No obstante, se determina la posición del accidente con Embargo, poniendo el avión blanco el IFF en emergencia... En el momento de la explosión, oigo como el piloto del avión blanco dice por radio "... parece que han chocado dos aviones en el aire...", lo que me hace pensar que se trata de una colisión ... Intento controlar la barrena pero las sacudidas son tan fuertes que me impiden mantener la mano en las palancas de mando y gases, siendo las aceleraciones negativas, por lo que decido lanzarme, tras comprobar que los instrumentos del motor no tienen indicaciones fiables... Tras muchos esfuerzos consigo hacerme con el mando del reposabrazos derecho y accionarlo, pero de nuevo las fuertes sacudidas me impiden accionar el gatillo, y tras muchas dificultades consigo presionarlo, el agua la tenía muy cerca...

Noté un fuerte olor a pólvora quemada perdiendo el conocimiento ... al recobrarlo me encuentro suspendido del paracaidas, he perdido el casco y me encuentro sin botas, a pesar de llevarlas perfectamente ajustadas, la cara la tengo ensangrentada de una herida que me he producido en la frente... Antes de llegar al agua acciono el "dinghy" (en adelante bote), el chaleco salvavidas y al entrar en el agua suelto la banda izquierda del paracaidas ... subo al bote sin dificultad, me quito los atalajes del paracaidas sin desprenderme del mismo y lo mantengo flotando en el agua ... no observo tierra en ninguna dirección en el horizonte...

A primeras horas de la tarde, escucho un lejano ruido de motores, efectivamente se trata de un avión, observo que se encuentra realizando un barrido en dos direcciones y que poco a poco se va acercando a mi posición, lo identifico como el Grumman de salvamento ... inicio una serie de llamadas de socorro con la radio de emergencia hasta que el avión sobrevuela mi vertical, sin que ninguna estación o avión me reciba... Debido a tener desplegado y flotando el paracaidas, de bandas rojas y blancas, opto por la utilización de los botes de humo y bengalas, pero al tratar de utilizar ambos, me quedo con sus anillas en la mano, sin que se activasen ... de nuevo trato de llamar la atención con llamadas radio de socorro, pero nada sale bien, me es imposible utilizar el espejo de señales debido a encontrarse el cielo cubierto... el Grumman se aleja poco a poco y una gran dosis de rabia me invade ... me siento decepcionado...

(Se omite el relato, por falta de espacio, de una serie de peripecias dignas de mención en un temporal de viento y lluvia, sensación de frío intenso, pérdida de la noción del tiempo, fenómenos de aparición y desaparición de barcos, playas o luces salvadoras, etc...).

De pronto empieza a amanecer... al instante escucho un ruido y diviso a unos trescientos metros un barco, se trata de un dragaminas de la Armada, en su interior se encuentran las luces encendidas, no observo a nadie a través de las ventanas del puente, toco el silbato con todas mis fuerzas ... compruebo que el barco de la Armada se aleja sin señal alguna de haberme divisado ... Horas más tarde escucho a mis espaldas un ruido de motores, cuando giro la cabeza para comprobar su origen veo la proa de un gran barco que se dirige hacia mí, tengo que remar con las manos para alejarme de su trayectoria y a continuación trato de llamar la atención con el pito, me encuentro muy cerca del barco, y efectivamente, a los pocos minutos contemplo como salen varias personas del puente y me hacen señales con los brazos ... el barco detiene su marcha y empieza la odisea de mi rescate ...

Durante la mañana del accidente en el Escuadrón de Valencia se decide que había que darle la noticia a mi mujer ... que había sufrido un accidente, que me había caido al mar, que me estaban buscando y no tardarían mucho en encontrarme o sea, lo de siempre.... Mi mujer les responde, que si el accidente lo he sufrido en el aire, no habría problemas, ya que he podido saltar en paracaidas, utilizando el bote y chaleco salvavidas, bengalas, botes de humo, radio, etc. y que siguieran buscando porque me encontraba vivo, explicándoles cómo debía aplicar los procedimientos y utilizar los medios de emergencia disponibles...

Durante la tarde siguiente las visitas de compañeros y cada vez las versiones se acercaban más a los que todos pensaban, que no había salido del avión, pero mi mujer sigue manteniendo que "...estaba vivo y que continuaran con la búsqueda".

A primeras horas de la mañana, el coronel jefe de la Base Aérea se entrevista con mi mujer, le dice que después del accidente había desaparecido, que no había esperanza alguna de encontrarme con vida ... confirmándole que a las doce se celebraría una misa por mí en la capilla de la Base, o sea, un funeral sin cadáver ... No lo echó de casa por respeto, pero sí le dijo que "mi marido estaba vivo" ... la familia le compró ropa negra para su asistencia a la misa...

Mi salvamento se comunicó por radio desde el barco que realizó el rescate ... la misa se suspende cautelarmente ya que se conocía el rescate y la zona, pero no el nombre de la persona rescatada, lo que se confirma horas más tarde ...

Sufro un reconocimiento médico extraordinario en el CIMA con el resultado de No Apto Temporal debido a sufrir una lesión ósea vertebral en la cuarta dorsal, con anomalía de disco, lesión causada por el asiento lanzable, y hundimiento óseo frontal en la cabeza, lo que me obliga a estar más de un año sin volar ...

Para finalizar, sólo un pequeño comentario ... hay que reconocer que es muy difícil para los aviones de salvamento localizar a un piloto en el mar ... pero nunca se debe de abandonar la esperanza de encontrarlo, aún cuando todos, absolutamente todos los indicios hagan creer que todo se ha perdidio ... por la misma razón que yo tuve la voluntad para superar todos los contratiempos que sufrí (omitidos por falta de espacio) y mi mujer trataba de explicar a todos que me encontraba con vida ... ellos tenían la obligacióin de seguir pensando que así era...".

(José Alfonso Granados Góngora, brigada de Aviación).

El F.86F. Disuasión sobre el Sáhara

"... Con motivo de la situación política y últimos acontecimientos de enfrentamientos armados con Marruecos en el Sáhara español, el Ala de Caza nº 1 recibe la orden, el mes de abril de 1961, de desplegar cuatro aviones C.5, F.86, a la Base Aérea de Gando, para operar a disposición del general jefe de la Zona Aérea de Canarias y de Africa Occidental... Para ello se designó el 12 Escuadrón y como pilotos el comandante Federico Michavila Pallarés, jefe del Escuadrón, el capitán Ramón Fernández Sequeiros, jefe de la 1ª Escuadrilla; el capitán Casimiro Muñoz Pérez, jefe de la 3a Escuadrilla, y el capitán Enrique Arias Martínez...

La navegación a lo largo de las 800 NM a recorrer, fue preparada con toda minuciosidad, teniendo en cuenta la situación política, los medios de entonces, sólo Radiocompas abordo, la autonomía del avión que hacía que se llegase bastante corto de combustible, y la circunstancia de ser la primera vez que aviones de este tipo se trasladaban al archipiélago canario desde la Península... El día 4 de abril de 1961, despega de la Base Aérea de Manises la formación de cuatro aviones al mando del comandante Michavila, tomando tierra en Morón tras efectuar una misión NSR, navegación sin radio, (después) de 1 hora y 20 minutos de vuelo ... en esta Base se permanece tres días en espera de "... vientos favorables...", condición imprescindible para poder llegar a Canarias por lo ajustado del combustible...

El día 7 de abril la formación de cuatro aviones despega con destino a Gando, sin confeccionar plan de vuelos, ya que así lo aconsejaba la situación política, y tras armar las ametralladoras en cabecera de pista y repostar, para restituir el combustible gastado entre el rodaje y el armado.. el vuelo hacia Gando se desarrolló según lo previsto, haciendo las oportunas correcciones sobre la ruta cuando los tiempos y las radioayudas de la costa marroquí indicaban desviaciones... Como apoyo, más bien de tipo moral, un avión Grumman del SAR despegó de Morón con la antelación suficiente para que la formación le alcanzara a la mitad del trayecto y poder estar enlazados por radio el mayor tiempo posible...

El tiempo calculado hasta la vertical de Gando era de 1 hora 30 minutos, por lo que al llevar 1 hora 15 minutos y "...no ver tierra", la formación, hasta entonces táctica, abierta, empezó a cerrarse, como buscando la "protección del jefe". Poco tiempo después y como una tromba ruidosa, fuerte pero maravillosa, se oyó la voz del capitán Arias "el fantasma" diciendo, con su acento malagueño, "...Tally Ho..." el Teide a las 12... En ese momento la formación se abrió como muestra significativa de relajamiento...

Tras 1 hora y 55 minutos de vuelo, se aterriza en Gando... El general jefe de la Zona... nos comunicó que la misión durante los tres días que permaneceremos allí era hacer notar nuestra presencia, con objeto de que a las Fuerzas marroquíes en el Sáhara llegara la información de la existencia de modernos aviones de combate en el Ejército del Aire... Para ello, nuestros vuelos deberían dejar constancia mediante la correspondiente estela de condensación... y si ésta no podría producirse ya que requería unas condiciones de la atmósfera, de humedad y temperatura, lo cual no se daba en esa época en estas latitudes... nuestra presencia sólo podría hacerse notar mediante vuelos bajos sobre zonas pobladas, tanto en el Archipiélago como por el desierto...

En la Base Aérea de Gando se permaneció tres días y se voló a razón de dos periodos diarios. La misión se cumplió de la siguiente forma: una pareja formada por el comandante Michavila y el capitán Casimiro Muñoz sobrevoló todas las islas del Archipiélago a baja altitud, unos 100 pies, y la otra pareja, capitán Fernández Sequeiros y capitán Arias, posiciones en el desierto: Ifni, Smara, Tan-Tan... Durante la estancia en Gando cabe resaltar el trabajo que la arena dio a nuestros especialistas... aunque estábamos aparcados en el aeropuerto, donde se encontraba la única plataforma de cemento, los goznes y herrajes de los aviones amanecían agarrotados y en las inspecciones prevuelo no había quien moviera los "...slats..." de los planos...

Como anécdota, significativa del espíritu de nuestros suboficiales especialistas, puede destacarse la siguiente: "...un día tras el primer periodo de vuelo, al llegar al aparcamiento el capitán Casimiro Muñoz y avisar al mecánico de cierta anomalía en el motor al mismo tiempo que lo paraba, el mecánico se dirigió hacia la cola y tomando carrerilla, se lanzó hacia el interior de la tobera, como era normal en las inspecciones prevuelo, y se introdujo en ella, pero sin tener en cuenta que el motor estaba recién parado y la temperatura estaba aún por encima de los 300º... hubo que sacarlo medio chamuscado...".

El día 10 de abril de 1961, tras permanecer cuatro días en la Base Aérea de Gando, sobrevolando el Sahara y todas las islas del Archipiélago, la formación de cuatro aviones C.5, F.86, bajo el mando del comandante Michavila, despegó en vuelo de regreso hacia Manises, haciendo escala también en Morón... Ese mismo día se aterriza sin novedad en Manises, con la satisfacción del deber cumplido y el honor y sano orgulo de haber sido los primeros cazas a reacción del Ejército del Aire que se habían trasladado de la Península a Canarias para cumplir una misión importante y delicada...".

(Casimiro Muñoz Pérez, teniente general de Aviación)

Aquellos años felices en Manises...

"...Esta es una noche maravillosa para todos los que estamos aquí reunidos, porque tenemos la oportunidad de poder manifestar nuestro sentimiento de afecto y consideración por quien, durante años, cuando éramos comandantes, capitanes o tenientes, fue nuestro coronel en el marco incomparablemente hermoso de la Base Aérea de Manises...

Y todo ello como profunda respuesta de nuestros sentimientos por una actitud tan ejemplar en el desempeño de su responsabilidad como comandante del Ala de Caza nº 1...

Mi general muchos años han pasado desde aquellos fabulosos días en los cuales nuestro cometido fundamental, cada uno a su nivel jerárquico, era la de tener listo para el combate el avión, la pareja, la escuadrilla, el escuadrón y el ala...

Qué desafío más excitante, qué responsabilidad más sugestiva. Estar listo para neutralizar cualquier amenaza aérea, terrestre o naval que surgiese contra los intereses nacionales...

Qué hermosa profesión hemos tenido la suerte de elegir y cuantas gracias a Dios hemos de dar por estar aquí reunidos esta noche, por haber coincidido en el Ala nº 1, la Unidad de más solera aeronáutica del Ejército del Aire y por haber estado bajo el mando de un aviador ejemplar en su trayectoria profesional, tanto en la guerra como en la paz, el teniente general Gavilán...

La conjunción de estas circunstancias han logrado formar un equipo de aviadores, coherentes en su profesionalidad, su pensamiento y sus actitudes, que se materializan tanto en el cumplimiento de sus obligaciones como en el comportamiento humano y social, hechos que han dejado huella en nosotros y que, a pesar del tiempo transcurrido, siguen formando parte de nuestra personalidad...

Para algunos, recordar es volver a vivir, para otros recordar es un poco morir, para nosotros no es el dilema de ser o no ser, sino simple y sencillamente estar, actitud que se materializa en una comunión basada en el afecto y entendimiento, que nos proporciona un estado de felicidad y alegría que, de todo corazón, ofrecemos al matrimonio Gavilán como respuesta a su comportamiento con nosotros en aquellos años felices de Manises...

Pido a Dios que nos fortalezca la firme voluntad de mantener el mismo espíritu de trabajo e ilusión que siempre hemos demostrado y al mismo tiempo, nos dé la serenidad necesaria para resolver los problemas que día a día vayan surgiendo, con la claridad de juicio preciso en orden a tomar las decisiones que sean buenas para el Ejército del Aire, las Fuerzas Armadas y para España...

Muchas gracias...".

(Palabras del general jefe del Estado mayor del Ejército del Aire, teniente general Michavila Pallarés, con ocasión de la cena homenaje al teniente general Gavilán. Madrid, 19.02.87)

rojo", que nació el 1º de octubre del mismo año, fue desactivado el 1º de febrero de 1967, cuando contaba con la máxima capacidad operativa y como informó su último jefe, el comandante Rafael González-Granda Aguadé:

"...muere en plena vida, con la moral de todo el personal en su punto más elevado, a pesar de la natural tristeza de ver desaparecer a este 111 Escuadrón al que dieron lo mejor que tenían, su espírtu y parte de sus vidas... pero que dejaron en la unidad, una sabia y un ejemplo del buen obrar y mandar, que sirvieron de pauta y norma a todos los que posteriormente han tenido el orgullo de pertenecer a una de las más ejemplares unidades que han existido en el Ejército del Aire...".

Ha transcurrido un largo periodo de tiempo, el suficiente para ser testigos del nacimiento, operación y desactivación de otros muchos sistemas de armas.

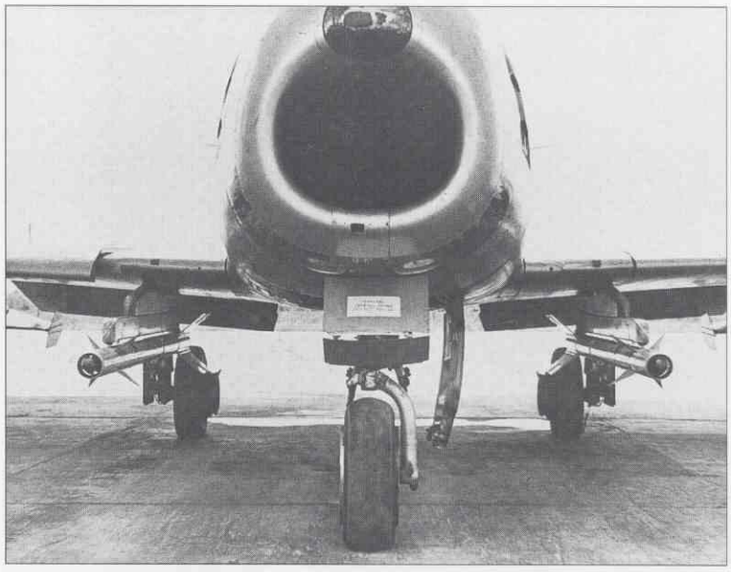
Dentro del origen de esta renovación de nuestra Fuerza Aérea, correspondió al Ala de Caza nº 1, a todos los hombres que la integraron, con independencia de su escala o cuerpo de procedencia y de su categoría militar, el honor de haber sido el motor de arranque, los ":pioneros" del cambio, poniendo en lugar preferente y teniendo siempre presente en nuestra oraciones, a todos aquellos que un día despegaron con su F.86F y no regresaron.

RESUMEN

EL 1º DE OCTUBRE DE 1995, se cumplen 40 años de la creación del primer Escuadrón de Fuerzas Aéreas del Ala de Caza nº 1 y el comandante Luis de Azqueta y Brunet, pionero del Ala, experto cazador e instruido en el F.86F por la USAF, fue su primer jefe. A esta unidad, al 11 Escuadrón de Caza, cuatro días después de su creación, se incorporaron los primeros "reactoristas" y los primeros "Sabres" del Ejército del Aire que llegaron a la Base Aérea de Manises antes que fraguara el cemento de las calles de rodadura, talleres, barracones de mantenimiento y edificios de los escuadrones.

En ocasiones, el equipo de radio de un F.86F estacionado en la zona de espera de la pista en servicio, alimentado con un APU, suplía la falta de frecuencias para las comunicacaciones en UHF.

El Escuadrón echó a andar inmediatamente, integrando el pasado y el presente de la Caza, sin contar con referencia alguna para apoyarse y fue, haciendo camino al andar, como se superaron los problemas que iban surgiendo, aunque este camino tuviese un determinado coste en accidentes aéreos que, por otra parte, siempre han estado presentes en nuestro Ejército del Aire y siempre fueron asumidos con tristeza, con entereza y con resignación, pero también como un mal no siempre necesario.



*Avión **F.86F, del 12 Escuadrón** de Caza, **dotado con misiles aire/aire "Sidewinder"** de guía infrarroja. Base Aérea de **Manises, octubre de 1962**.*

La responsabilidad del Ala, como primera unidad de la caza a reacción de nuestro Ejército fue grande, esta responsabilidad le correspondió a su primer comandante que fue el coronel Miguel Guerrero García, encargado de reconducir y finalizar las diferentes actividades programadas por el Estado Mayor del Aire: obras, abastecimiento y mantenimiento de aviones, instrucción de tripulaciones, equipos de superviviencia, etc., teniendo, como segundo jefe de Fuerzas Aéreas, hasta septiembre de 1956, al teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones, cazador veterano y primer piloto del Ejército del Aire que voló un F.86 en los EE.UU. y también en España.

Como consecuencia de algunos de los referidos accidentes y sin entrar en las causas concretas que lo motivaron, la Escuela de Talavera la Real incluyó en su programación, un curso específico de vuelo instrumental, suplementario, para los "reactoristas" de los primeros cursos de T.33, enseñanza que posteriormente fue incluida en el curso normal; los escuadrones 11 y 12 recibieron la correspondiente dotación de botes y equipo de superviviencia en el mar y el oxígeno que se suministraba a los aviones fue analizado y sustituido para posibilitar a los pilotos volar por encima de los 10.000 pies de altura.

El papel del 11 Escuadrón de Caza, que aunque arrancó con ventaja en el tiempo, con respecto al resto de los Escuadrones de F.86F del Ejército del Aire, también lo hizo en solitario y gracias a la experiencia acumulada en pocos meses de funcionamiento, fue apoyo y referencia válida para la organización de otros escuadrones de F.86F como: el 12 Escuadrón de Caza, segundo del Ala, en los primeros meses de 1956, del que fue su primer jefe el comandante Carlos Grandal Segade; el 41 Escuadrón que voló, en noviembre de 1956, desde Manises a la Base Aérea de Son San Juan, al mando del teniente coronel Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones; y el 21 Escuadrón del Ala de Caza nº 2, del que una Patrulla integrada por sus 6 primeros aviones, al mando del comandante Silvino García Alonso, su primer jefe, volaron desde Manises a la Base Aérea de Zaragoza en febrero de 1957.

De 1955 a 1959, entre los dos escuadrones del Ala soltaron en el F.86F a más de 80 pilotos de "cercanías" o de Fursty, sin experiencia anterior en el "Sabre", aunque no todos estos pilotos eran del Ala de Caza nº 1 pero sí paso obligado para muchos de ellos. Esta actividad de escuela se dejó sentir en el mantenimiento de los aviones, condicionó la

*Grupo de **pilotos y especialistas del 101 Escuadrón** de Fuerzas Aéreas, **dos años antes de su disolución**. De izquierda a derecha (de pie): capitanes **Soto**, **Asenjo**, **Gallarza**, **Sevilla**, **Cuervo**, **Lacanal**, **Guallar**, **Guil**, comandante **Parés de la Rosa**, teniente coronel **Rodríguez López**, capitán **Vieira**, tenientes **Cuenca** y **Egea**, capitanes **Villena**, **Juberías**, **Negrón Pezzi** y **Negrón Colomer**, alférez **León**, teniente **Alenda**, brigadas **Sierra** y **Quesada** (de rodillas): capitanes **De Miguel**, **Lozano**, **Palacín**, **Raga**, **Mira**, **Ibarreta**, **Martínez** y **Romeu**, brigada **Campelo** y teniente **Vargas**. Base Aérea de **Manises**.*

implantación y el desarrollo de los sucesivos planes de instrucción y retrasó, hasta diciembre de 1959, la calificación de la aptitud para el combate del Ala.

Posiblemente, apoyándose en la experiencia del Ala y a petición de ésta, la capacidad de la Escuela de Reactores de Talavera la Real, que ya estaba prevista desde su fundación, fue ampliada, en 1958, con un Escuadrón de Aplicación y Tiro, dotado con aviones F.86F, lo que liberó al Ala de Caza, a partir del 2º semestre de 1959, de la tarea de soltar a pilotos sin experiencia en "Sabre", los "reactoristas de cercanías" que se incorporaban a sus nuevos destinos con unas 40 horas de vuelo de F.86F y el plan de instrucción nº 1 finalizado.

Después de un letargo de 10 años de nuestra Aviación de Caza, el Ala inició en 1956 una serie de actividades, dentro y fuera de España, para dar a conocer el nuevo material de nuestra Aviación de Combate, el F.86F y ésto lo hizo participando en desfiles aéreos, proporcionando escoltas a visitantes ilustres o con su presencia activa en festivales aéreos. Un F.86F del Ala, pilotado por el comandante Azqueta, atravesó por primera vez en público y en España, la "barrera del sonido" en el Festival Aéreo de Barcelona, en diciembre de 1956; a partir de entonces esta maniobra era rutinaria en público y por otra parte, era una misión más de los planes de Instrucción.

La Patrulla Acrobática del Ala de Caza nº 1, fundada en 1956 por el teniente coronel Hevia, fue la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire y por tanto la de España, posteriormente fue bautizada con el nombre de "ASCUA" como homenaje póstumo al capitán Jaime Berriatua Sánchez, miembro de la Patrulla que falleció en accidente aéreo durante un vuelo de entrenamiento sobre la vertical de la Base Aérea de Manises.

Simultáneamente con la difusión pública de nuestra Aviación de Combate y del desarrollo de los sucesivos planes de instrucción, los escuadrones del Ala iniciaron su participación en ejercicios, maniobras y colaboraciones que fueron: específicos del Ejército del Aire, del Ala o con otras unidades de caza; conjuntos con el Ejército de Tierra o con la Armada; y combinados con Fuerzas Aéreas de otros países en especial los ejercicios de Defensa Aérea con la VI Flota de los EE.UU.

Estas actividades, especialmente en los ataques aire-superficie, fueron simuladas en los primeros años, para pasar progresivamente a hacer fuego real y continuar con el empleo de armamento de guerra, culminando con el "Ejercicio Milano" en noviembre de 1959, que fue un ejercicio específico aire/tierra del Ejército del Aire y le supuso al Ala de Caza nº 1, el espaldarazo definitivo para la obtención de su Aptitud de Combate.

La consecución de la citada aptitud por el ala, en 1959 y que se mantuvo durante 12 años con el Ala nº 11 y el 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, con el sistema de armas F.86FD y las preceptivas calificaciones de sus tripulaciones de combate, desarrolló un "Espíritu de Unidad" que, desde los pioneros: pilotos, mecánicos, armeros, radios, etc. de aquel primer 11 Escuadrón de Caza, fueron capaces de transmitir de alarma en alarma y de escuadrilla en escuadrilla, hasta los integrantes del 101 Escuadrón, una herencia que fue transferida al sistema de armas Mirage III-E.

Al llegar al final de este trabajo que sin la colaboración entusiástica de antiguos miembros del ala de Caza nº 1 hubiese sido imposible su realización, se confirma la necesidad de profundizar y exponer, todas las vivencias y servicios prestados por todos y cada uno de esta gran familia de "maniseros" mediante la elaboración de otros trabajos específicos que, enmarcados en la época del material F.86F, relaten monográficamente todo lo acontecido en: el Ala de Caza nº 1, con la hiena o las tres aves: el halcón, la avutarda y el mirlo; el Escuadrón de "morro rojo", el 11 Escuadrón de Caza; o el 12 Escuadrón, el de "morro azul".

Con este "Espíritu de Unidad" y las calificaciones de sus tripulaciones de combate, el ala de Caza nº 1 y el F.86F, con independencia de los sucesivos cambios de denominación y dependencia operativa, aunque no haya participado en guerras ni en batallas aéreas, contribuyó a la Defensa de España, en el marco de la disuasión, precisamente por su capacidad para combatir o atacar, en el aire o desde el aire.

En cualquier caso, el Ala de Caza nº 1, con los hombres que lo integraron y con independencia de las sucesivas denominaciones que le fueron asignadas, fue el "Portal" de entrada del F.86F en el Ejército del Aire, es una referencia válida para las actuales unidades de Caza y Ataque y reclama un sitio preferente en nuestra reciente Historia Aeronáutica ■

In Memoriam

Para aquellos pilotos del Ala de Caza nº 1, Ala 11 ó 101 Escuadrón de Fuerzas Aéreas que, un día, en su afán de cumplir la misión asignada, volaron con su F.86F tan alto que no regresaron, para ellos nuestro respeto, nuestro recuerdo nostálgico y nuestras oraciones...

Capitán Jaime Caballero Echevarría	23.03.56
Capitán Sinforiano Molleda Benjumea	23.03.56
Teniente coronel Juan de Frutos Rubio	14.02.57
Teniente coronel Juan Ripollés Aznar	19.02.57
Brigada Santiago Yraola Asín	07.01.58
Capitán Jaime Berriatua Sánchez	25.09.58
Comandante Luis Balanzategui Bordenave	21.11.58
Teniente Juan Antonio Moreno Fernández	11.01.66
Teniente Miguel Santamaría Llopis	02.08.66
Teniente Juan Romero González	02.08.66
Teniente Antonio Mañas Prieto	11.11.67

Bibliografia

—***Diario de Operaciones del 11 Escuadrón de Caza.*** Año 1955-1956.
—***La primera Ala de Caza.*** Información Nacional. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 184, marzo 1956.
—***El 111 Escuadrón.*** Por José Parés de la Rosa, capitán de Aviación (S.V.) Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 316 marzo 1967.
—***Adiós al Escuadrón de "morro rojo".*** Por Jerónimo Domínguez Palacín, capitán de Aviación.Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 327 febrero 1968.
—***Ascua.*** Por Leocricio Almodóvar Martínez, comandante de Aviación.Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 349 diciembre 1969.
—***El Ala 11, a los 20 años de su creación.*** Por José Santaner Grau, capitán de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 425 abril 1976.
—***Ala 11, Base Aérea de Manises.*** Por Ignacio M. Quintana Arévalo y Enrique Sacanel Ruiz de Apodaca, teniente coronel y comandante de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 466 diciembre 1979.
—***Días que dejan huella. El Ala de Caza nº 1 en el Ejercicio "Milano".*** Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 526 octubre 1984.
—***La Patrulla Acrobática española, el nacimiento de Ascua.*** Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Aeroplano nº 2, Revista de Historia Aeronáutica, año 1984.
—***La operación "GLU GLU".*** Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 529, enero 1985.
—***Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñones. Un testigo excepcional de nuestra Historia Aeronáutica.*** Por Rafael Madariaga Fernández, capitán de Aviación. Aeroplano nº 3, Revista de Historia Aeronáutica, Año 1985.
—***La Patrulla Acrobática española ¡¡"Ascua Resurrexit"!.*** Por Leocricio Almodóvar Martínez, coronel de Aviación. Aeroplano nº 3, Revista de Historia Aeronáuticas, año 1985.
—***Aviones Militares españoles 1911-1986.*** 1ª Edición, diciembre 1986. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.
—***Un concurso de tiro aire/aire.*** Por Leocricio Almodóvar Martínez, general de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 562, octubre 1987.
—***Historia de la Aviación española.*** 1ª Edición, septiembre 1988. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.
—***El Convenio de 1953 con los EE.UU. de América.*** Por Leocricio Almodóvar Martínez, general de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 576, diciembre 1988.
—***SABRE: comienzo de una época.*** Por G. Avila Cruz y J.L. González Serrano. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid 1989.
—***Algunas reflexiones sobre la historia militar, la historia oral y el Ejército del Aire.*** Por José García Rodríguez, coronel de Aviación. Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 609 diciembre 1991.
—***Un día en la vida de 100 pilotos de Sabres.*** Por Rafael de Madariaga, capitán de Aviación. Aeroplano nº 10, Revista de Historia Aeronáutica. Año 1992.
—***Teniente general Gavilán Ponce de León. Un testigo del pasado.*** Por Jorge Fernández-Coppel Larrinaga. Aeroplano nº 12. Revista de Historia Aeronáutica, año 1994.

Colaboradores

Jorge Mora Baño, teniente general de Aviación.
Alejandro García González, teniente general de Aviación.
Casimiro Muñoz Pérez, teniente general de Aviación.
Luis de Azqueta y Brunet, general de división de Aviación.
Leocricio Almodóvar Martínez, general de división de Aviación.
Alfonso del Río y Sánchez del Villar, general de división de Aviación.
Juan Antonio Lombo López, general de división de Aviación.
Eduardo González Gallarza Morales, general de división de Aviación.
Jerónimo Domínguez Palacín, general de división de Aviación.
Barsen García-López Rengel, general de brigada de Aviación.
Francisco Vindel Merced, general de brigada de Aviación.
Rafael Pardo Albarellos, general de brigada de Aviación.
Manuel Gil del Real Pazos, general de brigada de Aviación.
Enrique González-Conde Rodríguez Sedano, coronel de Aviación.
Miguel Salom Ferrer, coronel de Aviación.
José Antonio Rodríguez del Valle Díaz, coronel de Aviación.
Bernabé Andres la Lancina, teniente especialista de Aviación.
José Alfonso Granados Góngora, brigada de Aviación/piloto de complemento.

No deja de ser curiosa la "indumentaria" de estas dos Tiger Moth (30-100 y 30-188) del Aero-club de Baleares: matrícula militar y bandera nacional en el timón y en las alas. ***(Foto: cortesía de Miguel Sanchís).***

Historia de las avionetas monomotor (indicativo 30) del Ejército del Aire

Iuncti et Permixti

JOSÉ LUIS GONZALEZ SERRANO

A PESAR DE LOS ESFUERZOS realizados -sobre todo en los últimos años- por investigar y desvelar sus secretos, la historia de la Aviación Militar española sigue mostrándose remisa a exponer, cuando menos en parte, sus "interioridades" a quienes estamos interesados en conocerlas. Uno de los capítulos esquivos es el que protagonizaron aquellos aviones ligeros que, provenientes de las más diversas procedencias y pertenecientes a modelos no menos dispares, sirvieron durante la guerra civil y después de la misma para cumplir una serie de misiones no menos extensa, en cuya realización sus tripulantes, tanto militares como civiles, derrocharon grandes dosis de valor, amor al vuelo y espíritu de entrega, que en muchos casos culminaron en el sacrificio de sus vidas.

De estos aviones, de su identidad, sus vicisitudes y su suerte final queremos tratar en estas líneas, en las cuales pretendemos reflejar cuantos datos hemos obtenido a lo largo de varios años -más de los que nuestra paciencia hubiera deseado- de búsqueda y recopilación de documentos y de su posterior estudio, confrontación y "desbroce". Igualmente, nos gustaría contribuir -a manera de modestos "quijotes"- a desfacer algún que otro entuerto, y nos daríamos por satisfechos si, al mismo tiempo, nuestros posibles errores sirviesen para que otros continúen, aportando su grano de arena, el camino que abrimos hoy sobre este apasionante aspecto de la Historia del Ejército del Aire.

Sabemos que la tarea no es fácil y que la andadura es larga, pero tenemos la esperanza de que, con la ayuda de quienes crean que tienen algo que aportar y estén dispuestos a hacerlo, cada vez lo sea un poco menos.

CONSIDERACIONES PREVIAS

ANTES DE NADA, NOS GUSTARIA ACLARAR UN CONCEPTO que, por la mala utilización que de él se ha hecho, ha despistado a más de un pretendido historiador de dentro de

nuestras fronteras, por no hablar de los que allende las mismas se han dejado llevar por el error y han contribuido a perpetuarlo. Las avionetas que nos ocupan no estuvieron encuadradas en ninguna unidad de vuelo denominada Grupo 30, la cual nunca existió; por el contrario, el número 30 fue el indicativo militar que se les asignó y que conservaron hasta diciembre de 1945, el cual constituyó, junto con el número individual de cada una, su matrícula militar.

Hecha esta aclaración, nos referiremos al hecho - que, aunque motivado por evidentes razones prácticas, no deja de ser curioso- de que todas fuesen englobadas en un solo indicativo, aunque, al igual que toda regla que se "precia", ésta tuvo las consiguientes excepciones, como veremos en su momento.

En cuanto a su procedencia, al comienzo de la contienda ambos bandos se nutrieron de las que eran de propiedad particular, de aeroclubes y de compañías de trabajos aéreos, quedando el grueso de las existentes entonces en poder del republicano. Posteriormente, uno y otro recurrieron a proveedores extranjeros de toda índole y calaña, y a medida que la guerra se fue decantando del que finalmente resultaría vencedor, y hasta el final de la misma, fueron incorporándose a sus filas buena parte de las que habían servido con la aviación republicana.

Aunque nunca, que sepamos, estuvo incluída en el indicativo 30, la HS-34 estuvo encuadrada en el Grupo de Experimentación en Vuelo durante buena parte de los años cuarenta.

Unico prototipo fabricado de esta cuatriplaza derivada del modelo GP-2, que en septiembre de 1936 se hallaba en Cuatro Vientos (como EC-AFM) y en la que José Pazó se pasó al bando nacional.

ANTECEDENTES

POR LO QUE HEMOS PODIDO AVERIGUAR, LOS PRIMEROS ejemplares que lucieron el indicativo 30 debieron ser los del Aeroclub de Andalucía. El 26 de octubre de 1936, el Miles Falcon EC-DBB realizó desde Tablada dos vuelos de reconocimiento del Aeródromo de Mérida ya con la matrícula militar 30-55. También en la misma fecha, una Moth Major que dos días antes volaba como EC-YAY, efectuó un vuelo de prueba, de veintinueve minutos de duración, como 30-54.

Los números de matrícula comenzaron a partir del 1, si bien desde el 51 en adelante parece ser que fueron asignados a las avionetas que se encontraban en Andalucía, mientras que hasta el 50 lo serían a las existentes en el resto del territorio en poder de los sublevados. Sin embargo, esta distribución, que parece estar generalmente aceptada por los historiadores, no deja de tener algunas excepciones que, cuando menos, hacen que permanezcamos con "la mosca detrás de la oreja". Así, por ejemplo, tenemos constancia de que la British Klemm L-25C.1 30-22 y la Caudron Luciole 30-23, aun teniendo matrículas "no andaluzas", sirvieron en Andalucía, al menos entre octubre y diciembre de 1936 la primera y entre agosto y este último mes la.segunda, la cual se incorporó a Tablada el día 23 de agosto todavía con su matrícula francesa de origen.

Dado que muchas de las avionetas a las que vamos a hacer mención en estas páginas estuvieron incluidas en el registro de aeronaves civiles antes o después de servir bajo pabellón militar, nos parece conveniente hacer una somera exposición de las bases que sirvieron de fundamento a los distintos sistemas de asignación de matrículas.

En el Real Decreto del 25 de noviembre de 1919, que fue la primera norma legal establecida en España sobre este tema, y concretamente en el apéndice al Reglamento de la Navegación Aérea Civil, *se determinaba que la marca de matrícula consistirá en un grupo de cuatro letras, de las 26 del alfabeto internacional, todas ellas mayúsculas, de las cuales una por lo menos será vocal y que la marca de nacionalidad consistirá en una M,* aunque nada se decía sobre el orden a seguir para asignar la mencionada vocal. Pero poco después, el 6 de marzo de 1920, se especificaba que *la primera letra de la marca en los aparatos voladores será la A.* Curiosamente, el 26 de febrero ya había sido concedida la primera matrícula, la M-AAAA, a partir de la cual y mediante variaciones sucesivas se desarrollaron las demás.

El 12 de octubre de 1928, por Real Orden se modificaba esta normativa en el sentido de que la letra C indicaba el carácter civil de los aviones, a la que seguirían tres mayúsculas, de las que una continuaría siendo vocal. De esta forma, la antigua MAAAB, por ejemplo, se convertiría en M-CAAB, la M-ABAB en M-CBAB, etc.

Ya en 1931, el 18 de abril, en una Orden del gobierno provisional de la República, se determinó que el grupo EC sustituiría al anterior M-C como marca de nacionalidad, quedando como marca de matrícula los grupos de letras AAA, AAB, ... hasta ZZZ; tres días después, a dicha Orden siguió otra en la que se explicaba la aplicación de los nuevos registros en los aviones, de manera que, siguiendo con el ejemplo anterior, la antigua M-CABB pasaría a ser la EC-ABB y así sucesivamente.

Desde entonces y hasta el final de la guerra civil, la República siguió utilizando este sistema, mientras que sus oponentes emplearon el antiguo grupo M-C, seguido de otras tres letras.

Ya en la postguerra, en una orden del 6 de octubre de 1939 se señalaban las condiciones para devolver a sus propietarios las avionetas requisadas durante la guerra, y en el BOA n° 7, del 16 de noviembre de 1940, se incluía la lista de matrículas concedidas antes del 18 de julio de 1936 y que habían sido anuladas según otra orden firmada por el entonces Ministro del Aire, general Vigón, el día 12 del mismo

mes. Por entonces ya se había dado comienzo a un nuevo sistema por el que las letras de nacionalidad volvían a ser las EC, seguidas, tras un guión, por tres letras que empezando por AAA y terminando con AAZ continuaban con el grupo BAA hasta BAZ, el CAA hasta CAZ, etc.

Finalmente, en mayo de 1947 se introdujo una modificación a este sistema, gracias a la cual era posible asignar un mayor número de matrículas (tras la AAZ no se continuaba con la BAA, sino con la ABA-ABZ, ACA-ACZ, ADA-ADZ, etc.), quedando así establecida la base combinatoria que sigue vigente en la actualidad.

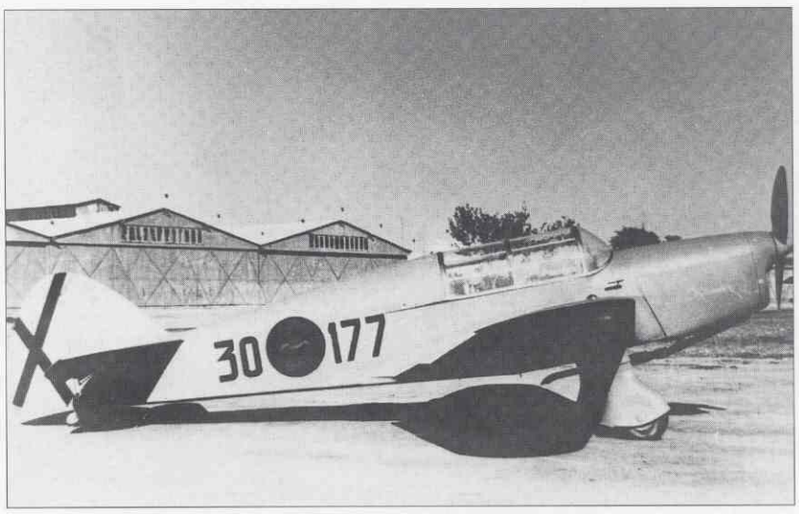
Bien, tras este escarceo por el terreno de la "matriculología" civil, que esperamos haya contribuido a despejar el camino por el que nos vamos a mover, volvamos a nuestro motivo principal.

En cuanto a la cantidad de avionetas que estuvieron incluidas en el indicativo 30, si juzgásemos por las matrículas menor y mayor que hemos encontrado, es decir, la 30-1 y la 30-189, deberíamos admitir que fueron 189, pero incurriríamos en el error de no tener en cuenta a aquellas que constituyeron una excepción a la regla -como es el caso de la GP-I que en la Aviación republicana fue la EG-004 y luego, por razones que desconocemos, la 30-004 y L.3-004 hasta que fue dada de baja el 9 de septiembre de 1947- o de contar dos veces a las que recibieron dos matrículas distintas o una sola vez a avionetas que, siendo de modelos distintos, recibieron la misma matrícula, o de incluir matrículas que nunca fueron asignadas. Teniendo en cuenta todos estos casos, hemos llegado a determinar, con mayor o menor profusión de detalles, la existencia de unas 135, sin que de las restantes hayamos obtenido datos fiables. De esa cifra, poco más de 120 sobrevivieron a la guerra.

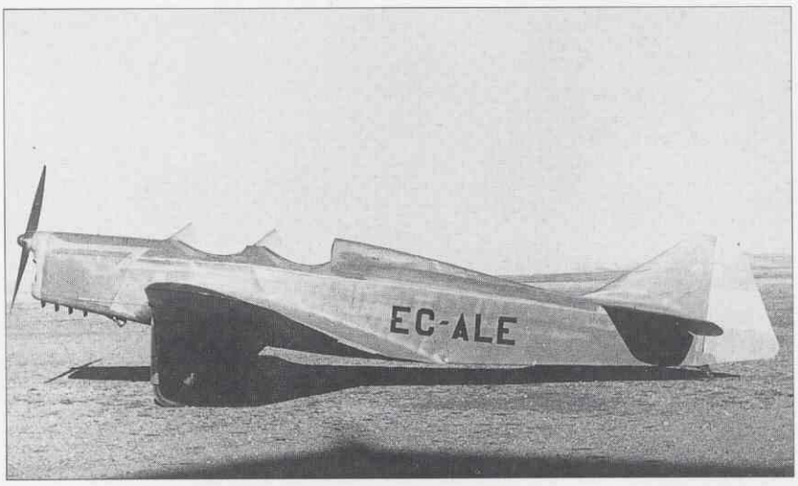
Globalmente, estas cantidades coinciden, aproximadamente, con las que se citan en un informe oficial titulado "Referencias sobre material" y fechado el 16 de agosto de 1939: 109 avionetas de enlace y 17 catalogadas en el apartado de "varios" (como era el caso de las E-30, las Koolhoven y la E-34), de las que 101 procedían de recuperación. Aunque el listado que figura en el apéndice n° 1 de dicho informe es bastante impreciso con respecto a los modelos y las versiones de los aparatos y, en algunos casos, las cifras relativas no coinciden con las nuestras, no deja de ser importante como fuente de referencia.

Pero ¿qué sucedió con las restantes avionetas?. Lamentablemente, hemos de confesar que de pocas de ellas tenemos datos fidedignos sobre su destrucción durante la guerra, y suponemos que algunas de las matrículas de esta serie nunca se llegaron a utilizar.

Como ya hemos mencionado, de acuerdo con una orden del Ministerio del Aire fechada el 6 de octubre de 1939 se procedió a devolver a sus propietarios las avionetas requisadas durante la contienda, de manera que el 1 de febrero de 1941, según un parte de existencias y estado de aviones del Servicio de Material del Ministerio del Aire, quedaban 75 avionetas en servicio, 40 de las cuales estaban en talleres de maestranzas, 33 en vuelo y 2 habían sido propuestas de baja durante el mes de enero. El 30 de junio de 1942 había 13 en vuelo, 33 en maestranzas y 3 propuestas de baja en ese mes.



La Pazó P-IV, en su "cuna", Tablada. En la foto original puede apreciarse el yugo y las flechas dentro del círculo negro.



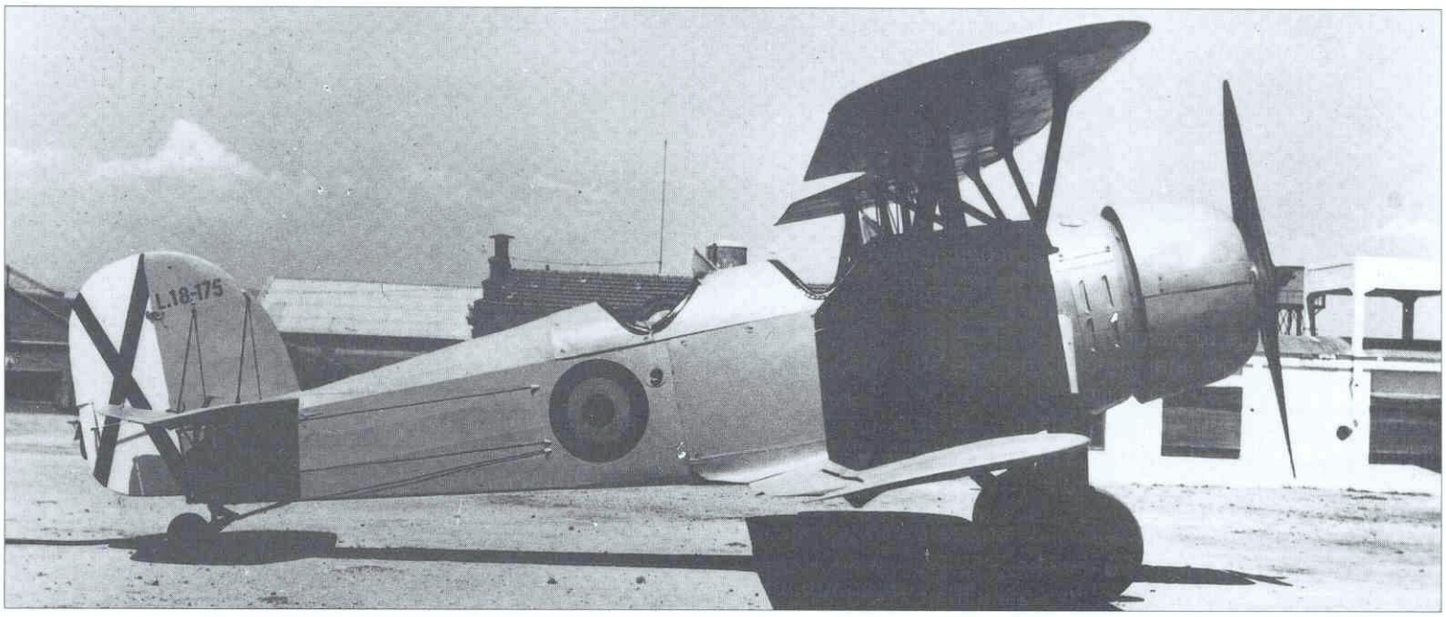
He aquí la GP-1 EC-ALE, que fue reconstruida, cual ave Fénix, sobre las cenizas de la EC-ADF.

Aparte de las entregadas a particulares, muchas otras pasaron a Aviación Civil, que a su vez las cedió a los aeroclubes que se fueron creando en la inmediata postguerra. Así, a finales de 1941 el de Baleares tenía signadas cinco GP, el de Barcelona cuatro GP, el de Madrid cuatro Caudron Aiglon, el de Sevilla tres Moth, una Moth Major, una Miles Falcon, tres GP y un autogiro, el de Valencia tres Caudron Aiglon y el de Zaragoza dos RWD-13. Estas últimas, al igual que sucediera con tantas otras, simultanearon a lo largo de su vida operativa los destinos militares con los civiles, lo cual, entre otras cosas, contribuye a complicar la labor de investigación en buena medida.

El 2 de noviembre de 1945, el Estado Mayor del Aire estableció un nuevo sistema de designación de aviones, que entró en vigor en el mes de diciembre y según el cual cada modelo recibió una designación propia, si bien durante algún tiempo después algunas siguieron luciendo el 30 en sus fuselajes. Así, el último día de aquel año los efectivos de avionetas y sus nuevas designaciones eran las siguientes:

Modelo	Designación	Cantidad	Observaciones
Moth Major	EE.1	4	En vuelo
Hispano E-30	EE.2	7	En vuelo
Percival	L.1	1	En vuelo
Caudron Luciole	L.2	2	En maestranza
GP-1	L.3	1	En vuelo
Klemm 32	L.4	1	En vuelo
Miles Falcon	L.5	2	1 en vuelo y 1 en maestranza
Spartan Executive	L.6	1	En maestranza
Farman 180	L.7	1	En maestranza
Koolhoven	L.18	3	En vuelo
HM-1	EE.4	1	En vuelo
P-IV	30	1	En vuelo
E-34	30	1	En vuelo

Aunque hemos transcrito la designación de los modelos tal como figura en la Instrucción General n° 1, hemos de aclarar que en algunos casos se empleó la misma para más de un modelo del mismo fabricante; tal sucedió con la EE.1, que



Vista del Koolhoven L.18-175 en terrenos de la Maestranza de Cuatro Vientos.

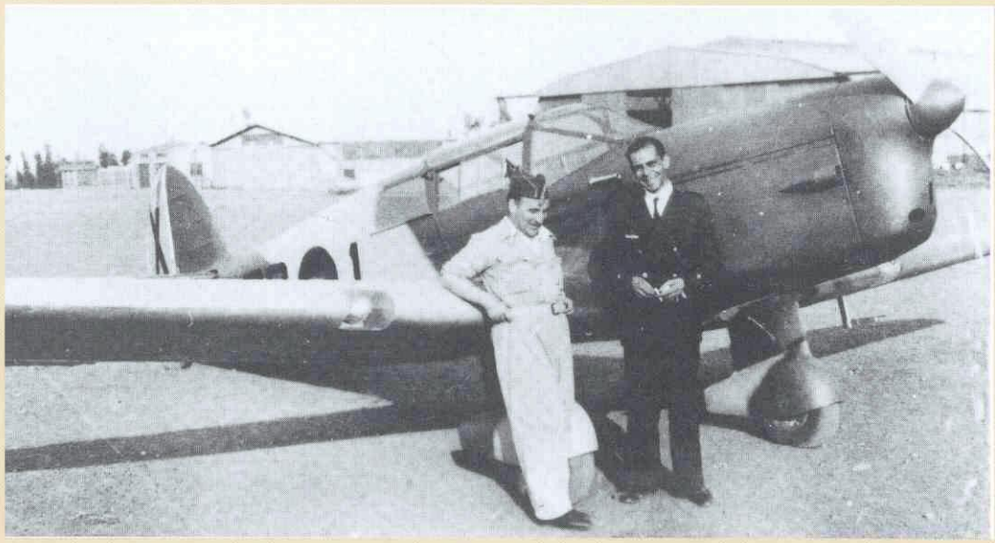
abarcó también a la Tiger Moth, la L.2 al Aiglon y la L.5 al Hawk Major. Por otro lado, la designación L.6 fue utilizada para las RWD-13 una vez fue dada de baja la Spartan, la L.7 correspondía al Farman 193, no al 180, y las avionetas Pazó P-IV e Hispano E-34 continuaron con el indicativo 30 hasta que causaron baja definitiva en el Ejército del Aire.

En diciembre de 1946, la situación seguía siendo casi la misma, excepto que ya solo quedaba una EE.1 y que con la designación L.2 solo figuraba una Caudron Simoun (¡!). En diciembre de 1947 ya habían desaparecido la EE.1 y la L.7. Justo un año después, los EE.2 eran cinco y la Spartan había sido dada de baja. En diciembre de 1949, el número de EE.2 se había reducido a dos y el de "Polacas" a una. En 1950, este último modelo aparecía con la designación L.6, mientras que la Caudron Simoun había desaparecido de los estadillos de situación y la designación L.2 había pasado a la Stinson 108-3. En diciembre de 1951 no había ninguna L.3 ni L.5, quedando una EE.2 y dos L.18, de las que, un año después, figuraban la primera y una L.18. En diciembre de 1953, y en el parte del día 31, seguía apareciendo una "Polaca" (en vuelo y sin la designación L.6, que había sido asignada a la Fieseler 156) y una Koolhoven (en maestranza y sin designación L.18). Finalmente, en el mismo mes de 1954 no quedaba en inventario ninguna de las avionetas que habían lucido el indicativo 30.

MÉTODO

ANTE LA GRAN VARIEDAD DE MODELOS Y LOS PROBLEMAS que la misma nos planteaba para enfocar de la forma más clara posible nuestra exposición, hemos optado por hacer el seguimiento de las avionetas matrícula a matrícula. Así, pues, empecemos ya:

30-1.Percival Gull Six.— En la abundante documentación de que disponemos aparecen numerosas referencias a esta matrícula, pero en ninguna de ellas se menciona el modelo de la avioneta que la tenía asignada. Por otro lado, en la bibliografía(1,9) existe coincidencia en atribuir esta matrícula a una RWD-13, por lo que, en principio y ante la falta de pruebas, decidimos aceptar esta hipótesis. Pero, afortunadamente, con posterioridad dispusimos de información relativa a la destrucción en accidente -ocurrido el 28 de marzo de 1939 en Sania Ramel y a consecuencia del cual fallecieron el capitán Francisco Recuenco Gómez, el alférez Wenceslao Goizueta Guallar y el brigada Francisco García López- de la avioneta matriculada 30-1, que nos sirvió para desechar definitivamente la posibilidad de que fuese una de Havilland Moth (que inicialmente también habíamos considerado, ya que disponemos de un parte del inventario de un ejemplar de este modelo, emitido en 1938 por el Parque Regional Sur, en el que el mismo figura, ahora sabemos que erróneamente, con dicha matrícula). Finalmente, gracias a nuestro querido amigo y gran historiador Miguel Sanchís, conseguimos la prueba definitiva, en forma de documento fotográfico, de que la matrícula 30-1 correspondió a una Percival Gull Six y no a una RWD-13.



¡Dilema resuelto! He aquí la prueba de que la 30- 1 fue una Percival Gull. Aeródromo de León, septiembre de 1937. ***(Foto: cortesía de Miguel Sanchís).***

Lo que nos queda por determinar es su número de fabricación (n/f) y la matrícula de origen, así como las vicisitudes relativas a su compra y entrega a la Aviación Nacional. ¿Pudiera tratarse de la G-ADMI, n/f D.54, que fue vendida en agosto de 1936 a M. Lejeune y en Francia tuvo la matrícula F-APEI?

30-2. RWD-13 (¿?).— No disponemos de pruebas que nos permitan corroborar o refutar que esta matrícula correspondió a una RWD-13(1,2,9), aunque sí podemos afirmar que en la postguerra no hubo ninguna avioneta en servicio con ella.

"La Polaca" con número de fabricación 153 fue propuesta de baja por la Maestranza Aérea de Logroño el 23 de marzo de 1954, a consecuencia de un accidente. ***(Foto: cortesía de Miguel Sanchís).***

30-3. RWD-13.—La "Polaca" con número de fabricación 153 fue propuesta de baja por la Maestranza Aérea de Logroño el 23 de marzo de 1954, a consecuencia de un accidente. Era la única que quedaba, y sus restos fueron valorados en 3.000 pesetas de entonces.

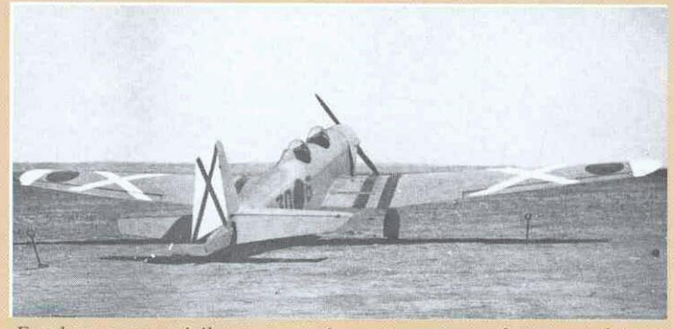
Había servido con la Escuadrilla del Estado Mayor de la 4ª Región Aérea y en el Aeroclub de Zaragoza (con la matrícula civil ECCAF, que dudamos se la llegase a pintar).

30-4. RWD-13.— Al igual que la anterior, ésta sirvió alternativamente con la Escuadrilla citada (que a partir del 1 de diciembre de 1945 pasó a denominarse 104 Escuadrilla) y el aeroclub maño (en el que tuvo asignada la matrícula EC-CAG, administrativamente, al menos).

El 8 de julio de 1950 resultó destruida a consecuencia de un accidente, en Logroño, en el que perdió la vida el teniente coronel José Salvo Safont.

Curiosamente, una vez dada de baja la Spartan Executive el 1 de junio de 1948, la designación militar L.6 que hasta entonces ésta tuvo fue aplicada al modelo RWD-13, con lo que las "Polacas" 30-3 y 30-4 pasaron a ser L.6-3 y L.6-4, respectivamente.

30-5. Desconocido.— A pesar de que un autor foráneo (2) ha atribuido esta matrícula a una Farman F-190, nosotros no tenemos constancia de cual fue el ejemplar al que se asignó esta matrícula.



En plena guerra civil -como atestiguan sus escarapelas-, y en el Aeródromo de Agoncillo. Se tomó esta foto de la Aiglon 30-6.

30-6. Caudron C-600/601 Aiglon.— Aun existiendo pruebas fotográficas de la existencia de esta avioneta, poco podemos añadir de ella, excepto que el Estado Mayor del Aire ordenó el 20 de mayo de 1940 su entrega a Aviación Civil y que, previamente -el 15 de enero del mismo año- fue enviada por la Maestranza de León a la de Madrid, sin que hubiese llegado todavía a ésta el 26 de marzo.

30-7. Desconocido.— Sin datos.

En esta instantánea se aprecia claramente el largo tubo de escape de gases de la Caudron C- 286/2 Phalene ex 30-8.

30-8. Caudron C-286/2 Phalene.— El ejemplar con n/f 35/6752 y motor Gipsy Major fue registrado a nombre de Alberto Salinas el 1 de abril de 1935, con la matrícula EC-ZZZ.

Durante la guerra civil fue utilizado por la Aviación Nacional en misiones de enlace. El 21 de agosto de 1939 se ordenó que fuese devuelto a su propietario, lo que debió llevarse a cabo de forma inmediata, puesto que no figuraba ya en la lista confeccionada por el Negociado de Material de Vuelo de avionetas Caudron existentes en el Ejército del Aire el 26 de marzo de 1940.

El 1 de julio de 1941 quedó incluida en el Registro de Aeronaves Civiles con la matrícula EC-BAK. El 22 de abril de 1942 pasó a ser propiedad de Luis Camacho Moreno y, después de pertenecer a otros dos propietarios, hacia 1946 pasó a disposición del Gobierno General de la provincia de Guinea Ecuatorial.

Finalmente, siendo ya EC-ABU, fue dada de baja el 20 de noviembre de 1949, montándose posteriormente su motor en la Auster J-5B ECAHC, que también era propiedad de aquel Gobierno.

30-9 a 30-11. Desconocidos.— Sin datos.

30-12. Caudron C-510 Pelican (¿?).— Aunque se nos ha sugerido la posibilidad de que el Pelican con número de fabricación 34/7216 y matrícula de origen F-AOFM sirviera con la Aviación Nacional, no disponemos de pruebas que nos permitan confirmarla o rechazarla.

30-13. Desconocido.— Sin datos.

30-14. RWD-13 (¿?).— Gerald Howson(2) afirma, sin aportar pruebas, que esta matrícula fue asignada a una "Polaca". Por otro lado, la referencia en un parte de postguerra a "una avioneta Polaca (Parasol) con motor Gipsy y muy averiada", que se hallaba en Barajas, ha dado pábulo a que se especule con la posibilidad de que la misma fuese una RWD-8. Por nuestra parte, ante la falta de pruebas, dejamos abierta esta cuestión.

30-15 a 30-19. Desconocidos.— Sin datos.

30-20. GP-4.— Unico prototipo fabricado de esta cuatriplaza derivada del modelo GP-2, que en septiembre de 1936 se hallaba en Cuatro Vientos (como EC-AFM) y en la que José Pazó se pasó al bando nacional.

Después de la guerra, el 11 de junio de 1940 fue entregada al comandante Pazó, quien la vendió a Arturo Méndez Maldonado. El 14 de mayo de 1941 quedó registrada como EC-AAZ y, finalmente, fue adquirida por Antonio Farrás Serra, de Sabadell.

Causó baja en el Registro Nacional de Aeronaves Civiles el 8 de julio de 1961.

30-21. Desconocido.— Sin datos.

30-22. British Klemm L-25C.1.— Con matrícula EC-XXA y n/f 9, quedaba registrada a nombre de Fernando de Lezama Leguizamón el 30 de junio de 1934 esta avioneta, en la que se supone que su propietario se trasladó a Andalucía en el mes de octubre de 1936, aunque también existe otra versión en cuanto a la identidad previa de la avioneta que llevó esta matrícula militar, según la cual sería una de las dos Klemm L-25 de propiedad privada que había en Sevilla al comienzo de la guerra (las EC-DAD y EC-HAH, ambas con motor Salmson).

Nada hemos podido averiguar en este sentido, si bien el hecho de que el ejemplar del Sr. Lezama tuviese motor Pobjoy y que la 30-22 le fuese entregada después de la contienda hace que nos inclinemos a creer que es más verosímil la primera hipótesis.

.... el 27 de octubre de 1936 Manuel Vázquez Sagastizabal realizó en la 30-22 tres vuelos de prueba en Tablada ... y el 18 de febrero de 1949 recibió la nueva matrícula EC-ACC ...

Sea como fuere, lo cierto es que el 27 de octubre de 1936 Manuel Vázquez Sagastizabal realizó en la 30-22 tres vuelos de prueba en Tablada, y el día siguiente comenzó su actuación bélica en el seno del militarizado Aeroclub de Andalucía, en el que debió permanecer durante toda la contienda, ya que en Tablada estaba en revisión al terminar la misma.

El 9 de abril de 1942 fue entregada al Sr. Lezama, quien la registró a su nombre y como EC-CAP seis días después. El 24 de diciembre de 1947 pasó a ser propiedad de Arturo Méndez Maldonado, de Sevilla, y el 18 de febrero de 1949 recibió la nueva matrícula EC-ACC. El 7 de febrero de 1951 la compró Camilo Solsona Vidal, de Lérida, y el 22 de noviembre de 1952 el Aeroclub de esta ciudad. Finalmente, fue dada de baja por accidente el 9 de diciembre de 1961.

30-23. Caudron C-272/5 Luciole.— Parece ser que el ejemplar de este modelo con n/f 23/7206 y matrícula de origen F-AOFC fue comprado por el Marqués del Mérito, quien hizo entrega del mismo a la Aviación Nacional el 7 de agosto de 1936. Desde Tablada voló los días 21, 24 y 25 de ese mes, y no volvió a aparecer por este aeródromo durante el resto de 1936, al menos. Sabemos que posteriormente prestó servicio desde los aeródromos de San Fernando (Salamanca), Avila, Burgos, Valladolid, León y otros, y que al finalizar la guerra pasó a revisión a Cuatro Vientos y a ser propiedad del teniente coronel Díaz de Lecea.

Más tarde estuvo agregado al 31 Regimiento de Getafe, en el que, pilotado por el teniente Menéndez Cabals, sufrió un accidente al despegar de Getafe el 28 de abril de 1944, a resultas del cual quedó destrozado, siendo propuesto de baja por la Maestranza de Cuatro Vientos el 2 de julio de 1946.

30-24 a 30-29. Desconocidos.— Sin datos.

30-30. Caudron C-282/2 Phalene III (¿?).— Gerald Howson(2) afirma que la Phalene F-AMMO y n/f 26/6812 fue entregada en Burgos al comienzo de la guerra, aunque tampoco en esta ocasión aporta pruebas que respalden su afirmación.

30-31 y 30-32. Desconocidos.— Lo único que podemos aportar con respecto a estas matrículas es que en los partes de labores y de situación de la Maestranza de Cuatro Vientos del año 1940 figuran dos avionetas Caudron (no se especifica el modelo) en reparación suspendida, las cuales fueron propuestas de baja en este establecimiento en febrero de 1941.

30-33 a 30-50. Desconocidos.— Sin datos. Muy probablemente, jamás fueron asignadas estas matrículas.

30-51. de Havilland DH-60G Gipsy Moth.— N° de fabricación 1076. Adquirida por el Aeroclub de Andalucía y registrada a su nombre, con la matrícula M-CHAA, el 24 de abril de 1930, en 1931 pasó a ser la EC-HAA.

El 18 de julio de 1936 se encontraba en Tablada, y comenzó a realizar servicios de guerra el día 21. Siete días más tarde resultó destruida al ser derribada en La Roda, muriendo sus tripulantes, alféreces Sebastián Recasens Méndez-Queipo de Llano y Tomás Murube Turmo. Durante esos ocho días de actividad se le hicieron 25 horas y 25 minutos de vuelo.

Recuperados sus restos, le fue asignada la matrícula militar 30-51, y en la postguerra la civil EC-BAU (¡!), ninguna de las cuales llegó a lucir, como es evidente.

30-52. de Havilland DH-60G Gipsy Moth.— N° de fabricación 1293. Al igual que la anterior, fue comprada por el Aeroclub de Andalucía, y quedó registrada como M-CNAN el 8 de enero de 1931. Poco después pasó a ser la EC-NAN.

Durante la guerra estuvo encuadrada en el grupo de avionetas del mencionado aeroclub. Finalizada la misma, el 27 de marzo de 1941 le fue asignada la matrícula EC-AAN y siguió perteneciendo a su propietario. El 26 de abril de 1950 sufrió un accidente en Lérida, cuyo aeroclub se la compraría al de Andalucía el 23 de octubre de 1952, con el propósito de reconstruirla. Pero, ante la imposibilidad de llevar a buen término esta labor, fue dada de baja en el Registro de Aeronaves el 15 de marzo de 1957.

Algunos historiadores han relacionado la matrícula EC-NAN con la militar 30-64, pero podemos refutar esta versión, ya que disponemos de sendos escritos, de la Comisión de Aeronáutica del Aeroclub de Andalucía (de fecha 8 de octubre de 1939) y de la Sección de Material de Aviación Civil (del 27 de marzo de 1941), en los que se menciona expresamente la correspondencia entre las matrículas EC-NAN, 30-52 y EC-AAN.

30-53. de Havilland DH-60G Gipsy Moth.— N° de fabricación 1916. El activo Aeroclub de Andalucía registró a su nombre y con la matrícula EC-TTA esta avioneta, el 5 de septiembre de 1933.

Con dicha matrícula no efectuó ningún servicio desde Tablada, si bien el 30 de noviembre de 1936, ya como 30-53, realizó dos vuelos a Granada, volviendo a efectuar otros dos, esta vez a Córdoba, el 6 de diciembre.

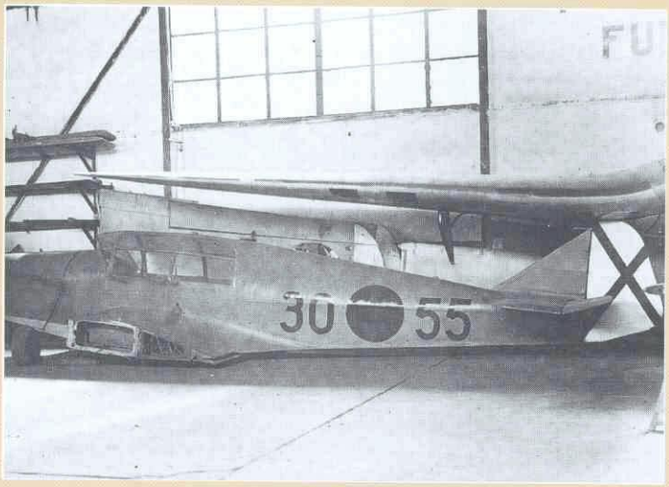
El 27 de marzo de 1941, devuelta ya al aeroclub de procedencia, le fue asignada la matrícula EC-BAV, que fue sustituida por la EC-ACN el 1 de julio de 1947.

El 21 de agosto de 1958 fue adquirida por Jaime Aragall Martorell, de Barcelona, y el 28 de agosto de 1966 por el Aeroclub de San Sebastián. Finalmente, fue dada de baja en el Registro de Aeronaves el 10 de febrero de 1984.

30-54. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— N° de fabricación 5098. Como EC-YAY quedó registrada, a nombre del Aeroclub de Andalucía, el 31 de octubre de 1934.

El 5 de agosto de 1936 la probó en vuelo durante 4 minutos Fernando Flores Solís, ya que acababa de salir de reparación en el Parque de Tablada. Al día siguiente, el mismo piloto volvió a probarla durante otros cuatro minutos, y el día 7 comenzó a efectuar servicios de guerra. El 26 de octubre lucía ya la matrícula militar 30-54.

Ya en la postguerra, el 27 de marzo de 1941 Aviación Civil comunicaba al aeroclub que su nueva matrícula era la EC-BAX, con la que terminó su existencia en diciembre de 1951, al resultar destrozada en accidente el día 26 -a consecuencia del cual falleció el teniente Félix Redondo Marín-, si bien al no ser dada de baja en el Registro de Aeronaves hasta el 14 de noviembre de 1961, se le había reservado la EC-ABY.



La Miles Falcon 30-55 en estado un tanto "lamentable", suponemos que a la espera de ser revisada y reparada en una maestranza.

30-55. Miles M-3A Falcon Major.— N° de fabricación 201. Adquirida por el Aeroclub dé Andalucía, fue dada de alta en el Registro el 10 de octubre de 1935 como EC-DBB.

Manuel Camino y Alfonso Carrillo realizaron en ella un servicio de reconocimiento de Mérida, en el que emplearon dos horas y quince minutos, el 20 de julio de 1936. El 26 de octubre ya se le había pintado la matrícula militar.

Después de la guerra, el 27 de marzo de 1941, le fue asignada la matrícula EC-BAY, y el 24 de junio se dio la orden de devolverla a su propietario.

El 28 de noviembre de 1947 pasó a ser la EC-ABZ, y el 7 de julio de 1956 fue comprada por Alberto Salinas Asenjo, de Sevilla. Sus últimos propietarios, Manuel López Casa y Teodoro Ferreira Martínez, la dieron de baja en el Registro el 24 de noviembre de 1966 y la vendieron a una productora cinematográfica.

De nuevo la Falcon 30-55, pero en esta ocasión ya con "librea" civil".

30-56. de Havilland DH-85 Leopard Moth.— N° de fabricación 7047. En 1934, el Estado español, a través de la Dirección General de Aeronáutica, compró este aparato para que fuese utilizado por la Junta Central de Aeropuertos en trabajos de fotografía aérea. Entregado el 19 de abril de 1934, recibió la matrícula EC-5-E (la E denotaba la propiedad estatal y el 5 indicaba que era el quinto aparato de dicha propiedad).

En Tablada se encontraba al estallar el conflicto bélico, y desde este aeródromo comenzó a efectuar servicios el 21 de julio, siendo utilizada fundamentalmente para transporte ligero y reconocimiento. Precisamente en una misión de transporte de personal a Cáceres resultó destruido el 20 de agosto de 1936 en la toma de tierra, falleciendo el piloto, José del Camino Parladé.

Sus restos fueron recuperados y depositados en el Parque de Tablada, no llegando, por tanto, a lucir jamás esta avioneta la matrícula militar 30-56 ni la posterior civil EC-CAA que se le había reservado.

30-57. Monocoupe 90.— N° de fabricación 552. Matriculada el 24 de febrero de 1931, como M-CMAA y dos meses después como EC-MAA, a nombre de Fernando Flores Solís, en Tablada se hallaba el 18 de julio. Cuatro días después realizó dos vuelos a Granada, y el 27 de octubre tenía pintada ya la matrícula militar.

El 21 de enero de 1941 fue devuelta a su propietario, quedando registrada como EC-BAH el 1 de mayo. El 19 de noviembre de 1966, ya como EC-ABT, fue dada de baja en el Registro de Aeronaves.

30-58. Monocoupe 90A De Luxe.— N° de fabricación A-682. Adquirida por Pablo Benjumea Lora, quedó inscrita en el Registro, como EC-ZAA, el 22 de enero de 1935.

Al comenzar la guerra se encontraba en revisión en Tablada. El 27 de julio su propietario realizó en ella un vuelo de prueba de doce minutos de duración, y también en esa misma fecha comenzó su actuación bélica.

Como 30-58 empezó a figurar en el diario de operaciones del Aeroclub de Andalucía el 2 de noviembre, y el 21 del mismo mes resultó averiada en el Aeródromo de Navalmoral de la Mata, a causa de un bombardeo enemigo.

Finalizado el conflicto, se encontraba en el Parque Regional Sur, sin motor y a la espera de revisión y reparación, situación en la que seguía a finales de 1943 y en la que, según parece, permaneció hasta 1947, cuando recibió la nueva matrícula civil EC-ACV. La orden de devolución a su propietario se había dado el 20 de julio de 1940.

Tras sucesivos cambios de propietario, el 28 de febrero de 1951 la compró José Picas Anglada, de Sabadell, a cuyo nombre fue dada de baja en el Registro de Aeronaves el 8 de octubre de 1960.

30-59. Monocoupe 90A De Luxe.— N° de fabricación A-681. Luis Recasens Serrano, de Sevilla, la registró a su nombre el 6 de diciembre de 1934, como EC-AZA.

El 18 de julio se hallaba en Tablada, en reparación del motor, que fue terminada el día 27, cuando Sebastián Recasens la probó en vuelo durante 12 minutos.

El 30 de octubre voló en dos ocasiones a Talavera, ya como 30-59.

Aunque el 20 de julio de 1940 se ordenó su devolución, creemos que no volvió a estar en condiciones de volar hasta 1948, ya que su estado y situación fueron similares a los de la 30-58. El 8 de septiembre de este último año se emitió su certificado de matrícula (EC-ADN), pero anteriormente, el 29 de mayo, había pasado a ser propiedad de José María Marcet Coll. Finalmente, éste la vendió a José Llacer, y el 14 de noviembre de 1961 fue dada de baja en el Registro.

30-60. Fairchild KR-22C.— El 11 de mayo de 1934 quedaba registrada esta avioneta en el Registro de Matriculación a nombre de Pablo Atienza Benjumea, con matrícula EC-VAV y número de fabricación 1604 (Gerald Howson dice que era el 1008).

El 22 de julio de 1936 realizó su primer servicio de guerra, tripulada por Carlos Serra y Tomás Murube, y el 28 de octu-

bre lucía ya la matrícula militar, con la que, ese día realizó dos vuelos a Córdoba desde Tablada.

Sabemos que con posterioridad estuvo durante buena parte de 1938 al servicio del 5-G-28 de Savoia 79 (por ejemplo, el 26 de abril estaba en Alfamén).

El 7 de octubre de 1939, Fernando Medina Benjumea, vicepresidente de la Comisión de Aeronáutica del Aeroclub de Andalucía, en escrito dirigido al Ministro del Aire mencionaba que la avioneta se hallaba en estado inútil, en Sevilla. En efecto, en Tablada fue arrollada por un Savoia que al aterrizar sufrió un problema de frenos y la causó grandes desperfectos. Posteriormente, el 29 de abril de 1943, el jefe accidental del aeropuerto de San Pablo aclaraba en un escrito que "... se encuentra en Maestranza Aérea, que la ha declarado irreparable por ahora, por falta de material". Y así debió finalizar su existencia, ya que no recibió ninguna matrícula civil posterior, a pesar de que el 11 de diciembre de 1942 se había dado la orden de devolverla a su propietario.

30-61. Fiat AS-I.— N° de fabricación 101. Matriculada el 24 de marzo de 1930, como M-CALA, a nombre de Gerardo Basterrechea, de Sevilla. En 1931 devino EC-ALA.

No disponemos de información con respecto a su actuación durante la guerra, pero sí sabemos que el 7 de octubre de 1939 se encontraba en Tablada, en vuelo y como 30-61.

El 29 de julio de 1943 seguía en el mismo estado y situación, sin que hubiese efectuado vuelos desde el final de la guerra, según declaraba en dicha fecha el anteriormente citado jefe accidental del aeropuerto de San Pablo. Teniendo esto en cuenta y que no fue inscrita en el Registro de Aeronaves ni nos consta que fuese utilizada por el Ejército del Aire, suponemos que terminó en la chatarra de la Maestranza de Sevilla.

30-62. La Cierva C-19IVP.— N° de fabricación 5158. Matriculado EC-ATT el 12 de junio de 1933, su propietario, Andrés Lasso de la Vega, lo regaló al Ejército Nacional al estallar la guerra. Parece ser que a lo largo de ésta permaneció en Tablada y voló en escasísimas ocasiones.

El 27 de marzo de 1941 le fue asignada la matrícula EC-CAB y en 1954 la EC-AIM. En la actualidad se encuentra en el Museo de Aeronáutica de Cuatro Vientos, al que fue entregado el 18 de octubre de 1968.

30-63. Breda 33.— N° de fabricación 3206. Este ejemplar, con matrícula italiana I-AAUW, llegó a finales de octubre de 1936 a Tablada procedente de Milán, pilotado por Leonardo Bonci, su anterior propietario, a quien se lo había comprado José María Maladriga con el fin de regalárselo al Ejército Nacional. Entregado al general Queipo de Llano, éste hizo entrega del mismo al Aeroclub de Andalucía, con el que efectuó el primer servicio de guerra el 14 de noviembre de 1936, tripulado por Manuel Vázquez Sagastizabal y ya con matrícula militar.

El 21 de enero de 1937 resultó destrozado al despegar de Córdoba en un servicio de enlace, siendo trasladados posteriormente sus restos al Parque Regional Sur. A pesar de su estado, el 27 de marzo de 1941 le fue reservada la matrícula EC-BAZ, que posteriormente se asignó a una Moth Major del mencionado aeroclub.

30-64. de Havilland DH-60G.III Moth Major (¿?).— No tenemos constancia de que, efectivamente, se asignase esta matrícula a un ejemplar de este modelo, aunque sí tenemos documentos en los que durante 1940 y 1941 aparece una avioneta 30-64 en la Maestranza de Sevilla. Por otro lado, en el Registro de Aeronaves Civiles se atribuye dicha matrícula a la Gipsy Moth EC-AAN, la cual, como ya hemos visto, fue 30-52 y no 30-64.

Según Tomás Martín Barbadillo, testigo directo y cronista de las actividades de las avionetas del Aeroclub de Andalucía durante la guerra, el motor de este ejemplar era un Gipsy de 130 C.V., es decir, un Gipsy Major, por lo que de ser cierto, y no tenemos razones para dudarlo, debería corresponder a una Moth Major o una Tiger Moth, pero ¿cual?. Antes de la guerra había en España, que nosotros sepamos, las siguientes Moth Major: EC-XAA, ex EC-W24, (n/f 5075); EC-AXX, ex EC-W25, (n/f 5076); EC-BBD, ex EC-W47, (n/f 5139) y M-1 (n/f 5141), esta última de la Aeronáutica Naval, aparte de las doce de Aviación Militar, 34-1 a 34-12, ex EC-W28 a EC-W39, (n/f 5101 a 5112) y la EC-YAY, que ya hemos visto que fue la 30-54. En cuanto a las Tiger, estaban las cinco de Aviación Militar (33-1 a 33-5, n/f 3148 y 3192 a 3195), a las que hemos de descartar como candidatas, ya que parece claro que quedaron todas en poder del bando republicano. Así, pues, nos inclinamos a pensar que fuese una Moth Major, muy posiblemente la antigua EC-BBD, ya que creemos que las demás quedaron en poder de la República, dada la ubicación geográfica de sus bases habituales.

30-65. Klemm Kl 32.— La única prueba documental que hemos encontrado de la existencia de esta avioneta se halla en la página 261 del libro de Karl Ries y Hans Ring(3), en la que aparece una fotografía de la misma. Debió quedar destruida durante la guerra, ya que no hemos encontrado referencias a este ejemplar en la documentación de postguerra.

Junto a un "Rayo" aparece aquí la Kl 32, 30-66. Es de notar la ausencia de escarapela en el intradós del ala izquierda. ***(Foto: cortesía de Miguel Sanchís).***

30-66. Klemm Kl 32.— Durante la guerra sirvió con la Legión Cóndor, junto con la 30-65, al menos. Al organizarse el Grupo de Entrenamiento y Transportes del E.M. el 10 de mayo de 1940 fue destinada al mismo, al que se incorporó en noviembre de 1942, ya que hasta entonces estuvo en reparación en la Maestranza de Cuatro Vientos.

En el Grupo, que fue su único destino, permaneció hasta que fue dada de baja en el Servicio el 17 de marzo de 1953. Desde diciembre de 1945 tuvo la matrícula L.4-66.

30-67 y 30-68. Desconocidos.— Sin datos.

30-69. Fiat G-8.— En enero de 1938, según Emiliani(5), recibió la Aviación Legionaria dos ejemplares de este modelo, que debió tener en servicio hasta el final de la guerra. El único que hemos podido "fichar" con total seguridad, que es el que ahora nos ocupa, estuvo en Agoncillo hasta marzo de 1942, cuando se incorporó por destino al Grupo de E. y T. del Estado Mayor, en el que permaneció hasta su baja definitiva en el Servicio en febrero de 1943.

30-70. Caproni Ca-100.— Procedente de la Aviación Legionaria, que, al parecer, recibió dos ejemplares. Todo lo que sabemos de éste es que el 25 de junio de 1940 estaba en Maestranza de Sevilla, donde seguía el 15 de enero de 1941, cuando se le realizó un vuelo de prueba.

No estuvo inscrito en el Registro de Aeronaves ni encuadrado en unidades del Ejército del Aire, por lo que suponemos que duró poco tiempo.

30-71. Desconocido.— Sin datos. ¿Quizás la otra Ca-100?

30-72. Miles Hawk Major.— Esta avioneta se hallaba en revisión en Maestranza de Sevilla el 8 de octubre de 1941, y el 27 de marzo de 1951 la misma Maestranza proponía la baja en el Servicio de la Miles Falcon L.5-72 (antigua 30-72), que fue aprobada el 22 de mayo del mismo año.

Por otro lado, en marzo de 1954 se concedía el certificado de matrícula EC-AHZ a la Miles Hawk cuya antigua matrícula militar era la L.5-72.

Desconocemos su identidad original, pero creemos que la probabilidad se inclina hacia que fuese una de las M-2H adquiridas en Gran Bretaña por la República (G-ADAS, n/f 138; GADDC, n/f 164 y G-ADDU, n/f 180), que debió ser capturada durante la guerra, ya que, de las dos que había en España antes de la guerra, la EC-ZZA (n/f 117) tenía motor Cirrus Mk.III, si nos atenemos a lo que consta en el Registro de Aeronaves en este sentido, y la EC-DDB (n/f 172) ya había vuelto a propiedad civil (EC-CAS y después EC-ABI) cuando la 30-72 era todavía militar.

Con su nueva carlinga, cerrada y acristalada, resulta difícil reconocer a la antigua Miles Hawk 30-72.

Sea como fuere, tras su baja en el Ejército del Aire fue adquirida por el Aeroclub de Sevilla, resultando destruida en accidente el 25 de febrero de 1957, en Morón de la Frontera.

30-73. Messerschmitt M-35.— Suponemos que este ejemplar era el que antes de la guerra existía en España como EC-BDB (registrado el 6 de agosto de 1935, a nombre de Vicente Rios Seguí). Con respecto a su actuación durante el conflicto nada podemos afirmar, pero sí sabemos que al menos desde el 25 de febrero de 1939 estaba destinado en el 3-G-3, fecha en la que se encontraba en Balaguer.

El 20 de abril de 1939 estaba en Griñón, agregado al 5-G-5, y el 16 de agosto del año siguiente en Manises. El 15 de junio se había dispuesto que fuese devuelto a su propietario. Posteriormente no fue inscrito en el Registro de Aeronaves.

30-74. Spartan 7W Executive.— Al parecer, la aviación republicana recibió durante la guerra tres ejemplares de este modelo (los n/f 1, 3 y 4), uno de los cuales sirvió con LAPE como EC-AGM y los otros dos con las FARE como TP-01 y TP-02. A su vez uno de estos últimos terminó en poder de la Aviación Nacional a finales de 1938, en la que recibió la matrícula 30-74.

Al organizarse el Grupo de Transporte y Entrenamiento del Estado Mayor, el 10 de mayo de 1940, el ejemplar en cuestión quedó encuadrado en la 2ª escuadrilla, la de entrenamiento, en la que permaneció hasta septiembre de 1942, cuando pasó a la Maestranza de Cuatro Vientos. Posteriormente, debió pasar al INTA, ya que fue este organismo el que el 14 de marzo de 1948, cuando ya era L.6-74, lo devolvió a la citada maestranza; en ella fue propuesto de baja en el Servicio el 20 de abril, baja que fue aprobada por la Superioridad el 1 de junio.

30-75. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Al terminar la guerra civil fueron recuperadas veinte avionetas de este modelo (sin contabilizar el ejemplar en que el 4 de junio de 1939 perdieron la vida el teniente Gregorio Ramón Muñoz y el alférez José Cacho Carballido -éste del 16-G-21- al estrellarse en la plaza de toros de Murcia, ya que no hemos logrado determinar si era una Moth o Moth Major). La que recibió esta matrícula sirvió primero en la Escuela Elemental nº 1 del Grupo de Escuelas de Levante, en Alcantarilla, y luego, para misiones de enlace, en la jefatura del Grupo hasta diciembre de 1941.

Tras su revisión en la Maestranza de León, fue entregada a Juan Crespí Fornaris el 9 de septiembre de 1942, en compensación por la Avro Avian (EC-EAA) que había perdido durante la guerra.

Curiosamente, esa misma matrícula fue la que le asignó Aviación Civil, aunque, según se cita en algunos documentos de la época, debiera haberle correspondido la EC-BAJ.

Tras pertenecer a sucesivos propietarios, el 7 de julio de 1949 pasó a ser la EC-AEL, y, finalmente, fue dada de baja en el Registro de Aeronaves el 17 de febrero de 1976.

30-76. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— El 3 de diciembre de 1940, el entonces Jefe del Estado Mayor del Aire, D. Eduardo González-Gallarza, aceptaba la propuesta, que le había formulado el Director General de Instrucción el 26 de noviembre, de que doce Moth Major pasaran de Alcantarilla a la Academia del Arma, en León, y entre ellas estaba ésta.

En la Academia estuvo hasta diciembre de 1941, cuando entró a revisión en la maestranza leonesa. Una vez terminada, fue cedida a Aviación Civil el 28 de agosto de 1942, para el Aeroclub de Zaragoza. En éste permaneció hasta que causó baja por inutilidad el 24 de abril de 1946. No le fue asignada matrícula civil, y desconocemos si llegó a lucir la militar EE.1-76.

30-77. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Tras estar destinada en Alcantarilla, permaneció en la Academia de León hasta diciembre de 1941. El 19 de septiembre de 1942 fue destinada a Aviación Civil, que la cedió al aeroclub de Barcelona, en el que mantuvo la matrícula militar (EE.1-77 desde diciembre de 1945). El 10 de junio de 1953 le fue asignada la matrícula EC-AFX, que nunca debió llegar a lucir, puesto que su inscripción en el Registro de Aeronaves no se llevó a la práctica al no ser cumplimentada la documentación pertinente (¿habría causado baja ya?).

30-78. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Este ejemplar constituye un caso especialmente curioso, como veremos más adelante. Como los anteriores estuvo en Alcantarilla y León, y el 10 de marzo de 1943 fue destinado a Aviación Civil y cedido al Aeroclub de Santander. En éste sirvió hasta que a comienzos de 1954 se hizo cargo de él la Maestranza de Cuatro Vientos, a consecuencia de haber sufrido un accidente. Este organismo le propuso de baja, ya como EE.1-78, el 27 de abril de ese año, siendo aprobada la misma el 19 de junio, dado que todos sus elementos (alas, mandos, ruedas, etc.) estaban inútiles o habían desaparecido.

Enajenada en subasta, fue adquirida por el RACE el 16 de octubre y tres días después pasó a ser propiedad de Julio Cesar Carmona Moltó, de Madrid. Finalmente, resultó destrozado en Cuatro Vientos el día 26 de ese mes, al no salir de una barrena.

Pero, sin duda, el hecho que más sorpresa y problemas "investigatorios" nos ha causado ha sido que apareciese en 1950 con la matrícula EC-AEX, que mantuvo durante algunos meses, ya que la misma había sido asignada a la Bucker Bu 133C (ex ES.1-30) que en tantas ocasiones utilizaran José Luis Aresti y Constantin Cantacuzeno.

Sea como fuere -error o no- el 3 de septiembre de 1952 recibió la nueva matrícula EC-AFS.

30-79. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Después de servir en Alcantarilla, en octubre de 1941 pasó a revisión a la Maestranza de Albacete y, poco después, a la de León, cuando se hizo cargo ésta de las revisiones de este material.

El 22 de enero de 1942 fue destinada a Aviación Civil y cedida al Aeroclub de Zaragoza, cuyo destino alternó con la Escuadrilla del Cuartel General de la 4ª Región Aérea durante 1943 y 1944, al menos.

El 9 de mayo de 1951, cuando su matrícula militar era ya la EE.1-79, quedó inscrita en el Registro de Aeronaves como EC-AFT.

El 18 de enero de 1954 se hizo cargo de ella la Maestranza de Logroño por encontrarse en estado inútil, la cual la propuso de baja en el Servicio el día 9 del mes siguiente (aprobada el 9 de marzo).

Al parecer, durante su vida operativa estuvo dotada en algún momento de un motor Walter J-4, en vez del Gipsy Major habitual.

30-80. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— El 3 de diciembre de 1940 pasó destinada de la Escuela de Alcantarilla a la Academia del Arma y, posteriormente -el 4 de febrero de 1942- a Aviación Civil (Aeroclub de Zaragoza). Al igual que la anterior simultaneó este último destino con el de la 104 Escuadrilla de la 4ª Región Aérea.

El 10 de noviembre de 1952 le fue asignada la matrícula civil ECAFU, que sustituía a la militar EE.1-80, y, por último, fue propuesta de baja por la Maestranza de Logroño el 18 de enero de 1954.

30-81. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— El 4 de abril de 1944, el Aeroclub de Madrid recibía en préstamo esta avioneta, que anteriormente había estado destinada en la Escuela de Transformación del Grupo de Levante, en San Javier, y en la Academia de León.

Desde entonces, su vida operativa transcurrió en dicho aeroclub, y el 18 de septiembre de 1951 quedó inscrita en el Registro de Aeronaves como EC-AFK, en el que fue dada de baja, a causa de un accidente, el 10 de febrero de 1962.

30-82. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— En la Escuela Elemental nº 1 del Grupo de Levante estuvo destinada hasta finales de 1941, cuando pasó a revisión a la Maestranza de León. Terminada ésta, fue cedida a Aviación Civil el 25 de mayo de 1943, que a su vez la entregó al Aeroclub de Valencia, que la tuvo en dotación hasta que finalizó su existencia.

Tras pasar a ser EE.1-82 en diciembre de 1945, quedó inscrita en el Registro de Aeronaves como EC-AIT el 23 de noviembre de 1953, en el que fue dada de baja el 28 de marzo de 1974.

30-83. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— En su destino de Alcantarilla cesó el 3 de diciembre de 1940, para pasar a la Academia de León, donde estuvo hasta diciembre de 1941, cuando pasó a revisión a Maestranza.

El 20 de octubre de 1945 fue destinada a Aviación Civil y el 3 de mayo del año siguiente se hizo cargo de ella el Aeroclub de Sevilla, al que fue entregada en compensación por la Breda 30-63, cuya matrícula EC-BAZ recibió (tras comprobarse, suponemos, el error cometido al adjudicársela a los restos de la avioneta de origen italiano).

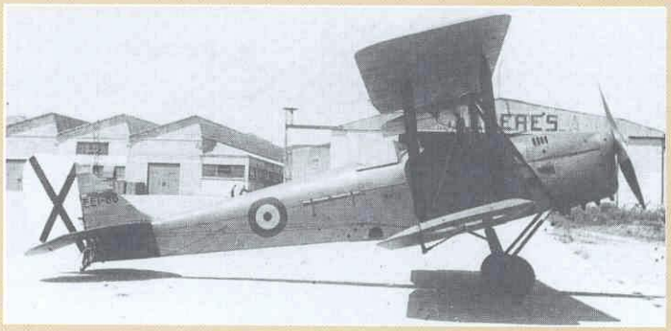
Curiosamente, en el Registro de Aeronaves figura con el número de fabricación 5895, que en realidad debiera ser el 5095, en cuyo caso habría tenido en su país de origen la matrícula G-ACXK.

El 9 de mayo de 1951 le fue asignada la matrícula EC-ADE, y poco antes de que fuese dada de baja el 7 de noviembre de 1961 fue adquirida por Rafael Borrás Torné, quien, ante su mal estado de conservación, no tramitó la legalización de la transferencia y procedió a su desguace.

30-84. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Poco duró este ejemplar en poder del Ejército del Aire, ya que el 30 de enero de 1940 quedó destruido a consecuencia de un accidente que sufrió en Alcantarilla y en el que perdieron la vida el teniente Vicente Díaz-Robles Tajuela y el alférez alumno Pedro Fernández Legomín, ambos destinados en la Escuela Elemental nº 1 del Grupo de Levante.

30-85. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Tras servir en Alcantarilla y León, el 17 de enero de 1942 fue destinada a Aviación Civil, haciéndose cargo de ella el Aeroclub de Zaragoza el 10 de marzo siguiente.

En este destino transcurrió su existencia, siempre bajo pabellón militar, hasta que el 25 de abril de 1946 fue dada de baja.



Delante de los talleres de la maestranza de Baleares, en Son Bonet, podemos ver a la Moth Major EE.1-86 (ex 30-86), todavía con "librea" militar ***(Foto: cortesía de Miguel Sanchís).***

30-86. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Esta también sirvió en Alcantarilla (y durante algún tiempo en San Javier) y en León antes de pasar a Aviación Civil el 4 de febrero de 1942. Desde entonces fue utilizada tanto por el Aeroclub de Zaragoza como por la ya citada 104 Escuadrilla.

Como EE.1-86 finalizó su existencia -a pesar de que se le había reservado la matrícula EC-AFV-, ya que resultó destrozada en Sanjurjo el 19 de junio de 1950. La Maestranza de Logroño propuso su baja con fecha 15 de julio de 1952, que fue aprobada el 6 de octubre. Sus restos fueron valorados en 965 pesetas.

30-87. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— También fue muy corta la existencia de esta avioneta en el seno del Ejército del Aire. Procedente de Alcantarilla, fue destinada a la Academia del Arma el 3 de diciembre de 1940, y el 28 de julio de 1941 ya había sido dada de baja, a propuesta de la Maestranza de León, por haber resultado destruida en un accidente.

30-88. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— El 21 de septiembre de 1942 fue entregada al Aeroclub de Sevilla, en compensación por la Leopard Moth 30-56 que perdió en la guerra.

El 9 de mayo de 1951 se le asignó la matrícula EC-ACO, con la que fue dada de baja en el Registro de Aeronaves el 27 de febrero de 1976.

En algún documento se hace referencia a que con anterioridad había estado matriculada como EC-CAA (matrícula que previamente se había asignado a la Leopard Moth), pero no hemos podido constatar este extremo.

30-89. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Inicialmente estuvo destinada en la Escuela de Transfomación de San Javier, hasta que en diciembre de 1941 pasó a Maestranza de León. Aquí debió permanecer en reparación suspendida durante bastante tiempo, ya que no volvemos a saber de ella hasta que el 3 de julio de 1946 Aviación Civil la destina inicialmente al Aeroclub de Baleares y después al de Valencia, ya con matrícula EE.1-89.

Con fecha 6 de junio de 1953 quedó registrada como EC-AFQ, continuando en Manises hasta finales de 1959, cuando

dejó de volar. Finalmente, el 26 de febrero de 1973 fue entregada al Museo de Aeronáutica.

30-90. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Aunque el 3 de diciembre de 1940 había sido destinada de la Escuela de Alcantarilla a la Academia de León, lo cierto es que tenemos constancia de que con posterioridad estuvo encuadrada en la Escuela de Transformación de San Javier hasta el mes de julio de 1941, cuando se hizo cargo de ella la Maestranza de León.

Una vez revisada y reparada, el 10 de junio de 1943 fue destinada a Aviación Civil, que la cedió al Aeroclub de Valencia. En este permaneció hasta el 10 de agosto de 1946 (cuando ya era la EE.1-90), cuando a consecuencia de un accidente volvió a la maestranza leonesa. Esta, ante su estado de inutilidad, propuso su baja en el Servicio, que fue aprobada el 30 de mayo de 1947.

30-91. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— El 8 de abril de 1946, la Maestranza de León hacía entrega de este ejemplar al coronel Francisco Escribano Aguirre. Anteriormente había sido utilizada por las Escuelas Elemental y de Transformación ya citadas en tantas ocasiones, pero no por la Academia del Arma.

El 16 de noviembre de 1949 cambió de propietario y matrícula, pasando de EE.1-91 a EC-AEQ. El Aeroclub de Reus la adquirió el 24 de abril de 1950 y la tuvo en vuelo hasta que sufrió un accidente en Agoncillo el 11 de agosto de 1952, como consecuencia del cual fue dada de baja en el Registro de Aeronaves el 11 de mayo de 1957.

30-92. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— Federico Pérez Estévez recibía de la Maestranza de León esta avioneta el 12 de marzo de 1943, en compensación por su Avro Avian EC-AAI (n/f 594), que había resultado destruida durante la guerra al servicio de las tropas nacionales, según Aviación Civil.

El 17 de abril de 1947 quedó inscrita en el Registro de Aeronaves, con la matrícula EC-ABV y como propiedad de Manuel San Salvador.

Resultó destruida en accidente, en San Quirico de Tarrasa, el 22 de julio de 1951, cuando era ya su propietario José María Marcet.

30-93. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— He aquí otro ejemplar "esquivo". De él sólo sabemos que estuvo encuadrado en la Escuela Elemental de Levante, donde debió de volar muy poco, ya que todas las referencias que tenemos le sitúan "en talleres". En la Maestranza de Albacete estuvo desde el 1 de enero de 1941 (al menos) hasta comienzos del mes de agosto, en que fue trasladado a la de León, donde permaneció hasta el 13 de abril de 1943, una vez reparado, fue entregado a la Dirección General de Aviación Civil.

Con respecto a sus avatares posteriores, hemos averiguado que estuvo volando en el Aeroclub de Madrid y que, finalmente, la maestranza de la capital propuso su baja -con la matrícula EE.1-93- el 30 de septiembre de 1946, la cual fue aprobada el 22 del mismo mes del año siguiente.

30-95. Desconocido.— Sin datos. ¿Quizás una GP-1?

Una de las GP-l del Aeroclub de Baleares fue ésta, la antigua 30-96, alias "30-4.

30-96. GP-1.— A finales de 1939 se incorporaba a Son Bonet una avioneta de este modelo, procedente de Alcantarilla, para constituir la dotación de material del futuro Aeroclub de Baleares. Curiosamente, en el Parque sito en dicho aeródromo se le aplicó "por las buenas" la matrícula 30-4, que posteriormente fue sustituida por la correcta 30-96.

El 27 de marzo de 1941, cuando estaba equipada con el motor Walter J-4 con n/f 96, le fue asignada la matrícula EC-BAO, que mantuvo hasta el 6 de marzo de 1954. Entonces pasó a ser la ECAFO, siguiendo en el citado aeroclub hasta que fue dada de baja mediante propuesta de la Maestranza de Albacete de fecha 11 de junio de 1956.

30-97 y 30-98. Desconocidos.— Sin datos.

30-99. Percival Gull Six.— Al finalizar la contienda, las tropas vencedoras recuperaron en el Aeródromo de Los Llanos un ejemplar de este modelo (quizás el antiguo G-ADEP, n/f D.49) en perfectas condiciones de vuelo. Con su nueva matrícula militar, fue asignado al Grupo de Escuelas de Levante como aparato de enlace de la jefatura del mismo. Posteriormente, el 17 de junio de 1941, quedó destinado al servicio de la Dirección General de Instrucción, para su empleo en similar cometido.

Dos años después pasó a la Escuadrilla del E.M. de la Región Aérea de Levante (en la que ya se hallaba el 18 de septiembre), que estaba desplegada en Manises. De acuerdo con lo establecido en la Instrucción General n° 1 del 2 de noviembre de 1945, la Unidad se convirtió en la 103 Escuadrilla y la matrícula del avión en L.1-99 (por entonces la Escuadrilla tenía en dotación, además, un Heinkel He 70, dos Polikarpov I-15, una Bucker Bu 131 y una Fieseler Fi 156, todos en vuelo).

En este destino continuó hasta que causó baja en vuelo en julio de 1952, siendo finalmente propuesto de baja en el Servicio por la Maestranza de Albacete el 11 de marzo de 1953, baja que fue aprobada el 23 de abril.

30-94. de Havilland DH-60G.III Moth Major.— El 9 de julio de 1946, Rafael Borrás Torné se hacía cargo de esta avioneta, que se le entregaba en sustitución de la Moth EC-MMA (n/f 1253) que había perdido durante la contienda.

El 31 de mayo de 1947 quedó registrada como EC-AAE, matrícula que en 1940 se había sido asignado al DC-1 de Tráfico Aéreo Español, luego Iberia, que, a su vez, anteriormente fue el 42-6 militar.

El 8 de febrero de 1953 resultó destruida en Sabadell a consecuencia de un accidente (90% de daños), siendo dada de baja en el Registro de Aeronaves el 19 de diciembre de 1962.

Durante su etapa de servicio con el Ejército del Aire había estado destinada en la Escuela de Transformación de San Javier, donde había sufrido otro accidente el 28 de octubre de 1940, a consecuencia del cual fallecieron el sargento Pedro Margarit Ayuso y el alumno de la premilitar Justo Díaz Valdés, al caer, haciendo una barrena, en aguas del Mar Menor. Con posterioridad fue reconstruida en la Maestranza de Albacete.

La matrícula EC-AAE fue asignada, por segunda vez, a esta Moth Major (ex 30-94), tras haberla lucido antes un DC-2.

30-100. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Según afirmaba el 13 de abril de 1939 el comandante jefe del E.M. de la Región Aérea del Centro, Javier Laviña, en un escrito que firmaba por orden del teniente coronel jefe de dicha Región, en los aeródromos de Alcantarilla y Los Alcázares se habían recuperado tres y seis avionetas de este modelo, respectivamente. La que recibió esta matrícula sirvió inicialmente en la Escuela de San Javier, hasta que el 3 de diciembre de 1940 fue destinada a la de Observadores, basada en Málaga, a la que se incorporó el día 12.

El 2 de febrero de 1942 fue cedida a Aviación Civil, quedando adscrita al Aeroclub de Madrid desde el día 20 de este mes hasta el 2 de febrero del año siguiente -aunque parece ser que alternó este destino con períodos de estancia en el Grupo del Estado Mayor- y después al de Baleares.

En este último terminó su existencia (ya como EE.1-100) el 3 de agosto de 1950, cuando resultó destruida en accidente.

30-101. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Al igual que la anterior, el 3 de diciembre de 1940 fue destinada a la Escuela de Observadores y se incorporó el día 12.

El 20 de agosto de 1942 se hizo cargo de ella el aeroclub de Valencia, al que había sido destinada por Aviación Civil el 28 de abril. En Manises permaneció hasta que el 30 de mayo de 1947 fue dada de baja por inutilidad (como EE.1-101).

30-104. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Fue utilizada por la Escuela Elemental de Alcantarilla hasta el 3 de diciembre de 1940, en que fue destinada al Grupo de Escuelas de Levante como aparato de enlace.

En abril de 1941 entró en revisión en la Maestranza de Albacete, y el 13 de enero de 1942 fue destinada a Aviación Civil. En febrero se hizo cargo de ella el Aeroclub de Madrid, que la tuvo en dotación hasta marzo del año siguiente, cuando pasó al de Barcelona.

El 2 de noviembre de 1945 quedó matriculada como EE.1-104, y ya en 1953, el 10 de junio, quedó inscrita en el Registro de Aeronaves como EC-AGB, en el que causó baja el 15 de enero de 1965, después de haber servido en el Aeroclub de Sevilla.

En 1969 fue vendida al norteamericano David Culpepper, quien la registró en su país como N182DH, con el número de fabricación 3195, que, de ser el que originalmente correspondió a esta avioneta cuando salió de fábrica, nos indicaría que este ejemplar fue el que recibió la matrícula militar 33-5 en diciembre de 1933.

30-105. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Tras su "obligada" estancia en Alcantarilla, el 3 de diciembre de 1940 fue destinada a la Dirección General de Instrucción y estuvo basada en Barajas.

Esta Tiger Moth había sido la 30-102. Aquí, la vemos en el aeropuerto de Barajas.

30-102. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Tras su paso por Alcantarilla, sirvió desde el 3 de diciembre de 1940 en la Escuela de Transformación de San Javier, de la que pasó al 17 Grupo del 13 Regimiento de Bombardeo, en calidad de agregada, ya en 1942. El 5 de agosto de este año fue destinada a Aviación Civil y se hizo cargo de ella el Aeroclub de Valencia el día 26. Posteriormente, estuvo en el aeroclub de Madrid hasta el final de su vida operativa.

El 18 de septiembre de 1951 le fue asignada la matrícula EC-AFL, que sustituyó a la EE.1-102 militar, y el 15 de enero de 1965 fue dada de baja en el Registro de Aeronaves a consecuencia de un accidente.

30-103. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Esta también se incorporó a la Escuela de Observadores el 12 de diciembre de 1940, por haber sido destinada el día 3.

El 17 de enero de 1942 fue cedida a Aviación Civil, que la asignó al Aeroclub de Madrid, el cual se hizo cargo de ella el 20 de febrero y la devolvió el 2 de febrero del año siguiente. Con posterioridad voló en el Aeroclub de Valencia, hasta que el 10 de agosto de 1946, ya como EE.1-103, fue depositada en la Maestranza de León, donde fue despiezada. Su baja en el Servicio, propuesta por esa maestranza, fue aprobada el 30 de mayo de 1947.

El día 28 de ese mes, el Jefe del Estado Mayor del Aire dio la orden de que se sustituyese la matrícula 30-105 por la 30-162, ya que la primera le había sido asignada erróneamente en Alcantarilla en 1939.

El 1 de agosto de 1941 cambió de destino, pasando a la Escuela de Observadores, donde permaneció poco tiempo, ya que en enero del año siguiente engrosó los efectivos de Aviación Civil, siendo el Aeroclub de Valencia su primer usuario, a partir del día 26.

Posteriormente, perece ser que estuvo temporalmente en la Academia del Arma remolcando veleros.

En el Registro de Aeronaves quedó inscrita como EC-AFM (ex EE.1-162) el 14 de octubre de 1954, volando sucesivamente con los aeroclubes de Valladolid y Madrid hasta que fue dada de baja en 1965.

30-106. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Como la anterior, sirvió en Alcantarilla y en la Dirección General de Instrucción y, también como sucedió con aquella, el 28 de diciembre de 1940 el Jefe del Estado Mayor del Aire ordenó se procediese al cambio de su matrícula, que pasó a ser la 30-169.

El 26 de agosto de 1942 la recibió el Aeroclub de Valencia, en el que terminó su vida operativa. El 30 de mayo de 1947 fue dada de baja en el Ejército del Aire (EE.1-169), a causa de un accidente.

30-107. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Este ejemplar sirvió en las Escuelas de Transformación y de Observadores antes de que fuese destinado a Aviación Civil en 1942. También la orden dada el 28 de diciembre de 1940 se refería a él, pasando a ser su matrícula la 30-170.

Inicialmente fue utilizado por el Aeroclub de Madrid, en el que sufrió un accidente, ocurrido en Barajas, el 4 de mayo de 1943.

A partir de diciembre de 1945, al menos, estuvo cedido al Aeroclub de Sevilla, y, ya en 1948, el 3 de junio fue dado de baja en el Ejército del Aire (propuesta n° 45 de la Maestranza de León). Pero, curiosamente, esta baja no debió ser la definitiva, ya que el 15 de marzo de 1951 la Maestranza de Madrid volvió a proponerla, siendo aprobada en esta ocasión el 22 de mayo.

Sea como fuere, el 1 de marzo de 1954 quedó inscrito en el Registro de Aeronaves, con la matrícula EC-AHY y a nombre del aeroclub hispalense. Finalmente, en ese Registro dejó de figurar el 18 de diciembre de 1974 "por destrucción"'.

30-108 a 30-111. Desconocidos.— Sin datos.

30-112. Farman F-193.— Al final de la guerra, en los aeródromos de La Torrecica y Los Llanos, en Albacete, fueron recuperados tres aparatos fabricados por este constructor francés (entre los que había un ejemplar bimotor, del que trataremos en un próximo trabajo), a uno de los cuales -que pudiera ser el antiguo F-ALFB (n/f 3/7267)- se le asignó esta matrícula militar. Inicialmente, estuvo destinado en el Parque Eventual de Cataluña, en Sabadell, como avión nodriza.

Aunque no sabemos hasta qué fecha permaneció en vuelo, sí podemos afirmar que en septiembre de 1945 estaba destinado en el 23 Regimiento de Caza, en Reus, pero se hallaba en la Maestranza de Logroño a falta de repuestos.

Dicho organismo propuso su baja en el Servicio, como L.7-112, el 22 de mayo de 1947, la cual fue aprobada el 3 de septiembre del mismo año.

30-113. GP-1.— Procedente de recuperación, fue destinada en noviembre de 1939 a la entonces denominada Escuadrilla del Estado Mayor, en Cuatro Vientos, y en enero de 1941 estaba agregada a la Escuela de Caza, en donde permaneció hasta el mes de diciembre, cuando fue destinada a Aviación Civil. Su principal usuario fue el Aeroclub de Barcelona, a cuyo nombre quedó inscrita en el Registro de Aeronaves el 10 de junio de 1953, con la matrícula EC-AFY (ex L.3-113) y dotada de un motor Gipsy Major.

En agosto de 1955 fue depositada en la Maestranza de Albacete, la cual propuso su baja en el Servicio el 23 de abril de 1953, que fue aprobada el 26 de junio.

30-114. GP-1.— Aunque en marzo de 1940 fue destinada a la salmantina Escuela de Vuelos sin Visibilidad, no llegó a incorporarse a la misma, ya que hasta mediados de 1941 permaneció en reparación suspendida en la Maestranza de Cuatro Vientos. En cambio, el 10 de mayo se hizo cargo de ella Aviación Civil -cuando ya tenía la matrícula EC-BAQ-, que la cedió nueve días después al Aeroclub de Barcelona, que la tuvo en dotación hasta abril de 1950, en que pasó al de Santander.

En 1953 debió resultar destrozada en accidente, ya que, según aclaraba en un escrito la Dirección General de Aviación Civil, "sus restos, inútiles para el vuelo están en la Maestranza de León". En consecuencia, no llegó a recibir el nuevo registro ECAFZ que se le había asignado en ese año.

30-115. GP-1.— Desde que fue recuperada al final de la guerra estuvo en la Maestranza de Madrid, de la que salió, una vez finalizada su puesta a punto, con destino al Aeroclub de Barcelona el 19 de mayo de 1941.

El 12 de diciembre de 1942, cuando ya lucía la matrícula civil ECBAR, entró en el Parque Eventual de Cataluña para que se procedise a su reconstrucción, puesto que había sufrido un accidente.

Ya en 1953, concretamente el 10 de junio, quedó matriculada como EC-AGA; por entonces estaba dotada de un motor Gipsy Major.

Finalmente, fue propuesta de baja por la Maestranza de Albacete el 16 de marzo de 1959 y causó baja en el Registro de Aeronaves el 14 de agosto de 1961.

30-116. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Sabemos que el 30 de noviembre de 1939 estaba en estado útil en la Maestranza de Marruecos y que después se hizo cargo de ella la de Albacete, que se ocupó de su reparación.

La Escuela de Observadores la tuvo destinada desde el 10 de noviembre de 1941 hasta el 20 de febrero del año siguiente, en que pasó al Aeroclub de Madrid.

El 23 de noviembre de 1953 quedó inscrita en el Registro de Aeronaves como EC-AIU, a nombre de la Dirección General de Aviación Civil (prestada al RACE), y, tras continuar en activo algunos años más con el citado aeroclub, fue dada de baja en el Registro el 15 de enero de 1965 y desguazada en Cuatro Vientos.

Se especula con la posibilidad de que hubiera sido la antigua FAQJX (n/f 3657).

30-117. Miles Falcon Six.— En el Parque Regional Sur había en septiembre de 1939 una avioneta de este modelo, procedente de la Aviación Legionaria y portadora de la falsa matrícula civil italiana I-BELA -que se dice que fue pintada por un italiano en homenaje a su esposa (Isabela)-, que el día 16 de ese mes se ordenó que fuese sustituida por la 30-117.

Sabemos que durante todo el año 1941 estuvo en reparación en la Maestranza de Madrid y que el 21 de febrero de 1942 pasó a ser propiedad de Mercedes Iriarte, viuda de Mazarredo, con la matrícula EC-CAO. Después de haber pertenecido a CETFA, a Ramón Muñoz Soler y al Aeroclub de Reus, el 13 de noviembre de 1950 se le extendió el nuevo certificado de matrícula EC-ACB.

Curiosamente, en el Registro de Aeronaves figura con el número de fabricación 197 (que correspondería a la antigua EC.BDD de Rafael Mazarredo) y dotada de motor Gipsy Six (la auténtica EC.BDD era una M-3A y tenía motor Gipsy Major). En el momento de redactar estas líneas, pertenece a la Fundación Infante de Orleans y se encuentra en Inglaterra, donde los técnicos que están interviniendo en su reconstrucción han determinado sin lugar a dudas que corresponde a la versión Falcon Six.

En cuanto a su identidad y procedencia originales, hemos de confesar que nos traen "por la calle de la amargura". Su matrícula "italiana" nos llevó a considerar en un principio que fuese una de las dos M-3A que fueron vendidas en Italia: la IZENA (n/f 131 y ex G-ADBF), adquirida en junio de 1935 por un tal Parodi para participar en el "Raduno Sahariano" y que fue devuelta en 1936 al fabricante, que posteriormente la vendió en Suiza en diciembre de 1938 (HB-USU), o la n/f 163, ex G-ADHC, que también recibió la matrícula I-ZENA en marzo de 1936. Pero posteriormente tuvimos que desechar esta posibilidad.

Por otro lado, de los dos ejemplares que había en España antes de la guerra (EC-DBB, n/f 201 y BDD, n/f 197), está claro que no pudo ser el primero, ya que fue militarizado como 30-55, como ya hemos visto, y el EC-BDD fue derribado en Teruel a finales de agosto de 1936, según afirma Jesús Mª Salas Larrazábal(1). Además, ambos eran de la versión M-3A (motor Major de 130 C.V).

De las inscritas en el registro civil británico, creemos que las posibilidades se centran en la M-3C Falcon Six G-ADLS (n/f 231), que es la única cuyo destino final no está perfectamente determinado(11). Gerald Howson afirma, una vez más sin citar en qué se basa para ello, que la G-ADLS llegó a Bilbao el 14 de agosto de 1936.

Finalmente, podemos añadir que el 18 de enero de 1944, la Maestranza de Albacete, tras haber procedido a su reparación (por valor de 24.241'75 pesetas), hacía entrega de la Miles Falcon ECCAO a CETFA, equipada del motor Gipsy Six de 200 C.V. cuyo n/f era el 6887. ¿Podría tratarse, a pesar de su pretendida destrucción, del original y verdadero EC-BDD?

30-118. GP-1.— El 16 de septiembre de 1939, en el Parque Regional Sur se daba la orden de pintar esta matrícula al ejemplar con el número de fabricación 039. Allí se procedió a su revisión y reparación y se le dotó de dispositivos para el vuelo sin visibilidad, siendo destinado el 28 de febrero del año siguiente a la Escuela de VSV, en Matacán, a la que se incorporó el día 6 de marzo y en la que duró muy poco tiempo, ya que el 21 de mayo resultó destruido en accidente y causó baja en el Servicio.

30-119. GP-1.— Al igual que la anterior, en Tablada estaba el 16 de septiembre de 1939, cuando se dio la orden de pintar la matrícula 30-119 a la avioneta GP-1 con el "número de fábrica 1".

Tras ser reparada y dotada de "capucha", fue destinada a la Escuela de VSV el 4 de marzo de 1940, a la que se incorporó el día 25. Su vida operativa iba a ser aún más corta que la de la 30-118, puesto que el 9 de abril quedó totalmente destruida en accidente sufrido en Olmedo, a consecuencia del cual falleció el teniente Antonio Calvo Martín.

30-120. GP-1.— El 16 de septiembre de 1939 se encontraba en el Parque Regional Sur, con la letra P, pintada en su deriva, como todo signo identificativo (por lo que suponemos que en la aviación republicana había estado matriculada como EG-016).

Una vez revisada y reparada se le hizo un vuelo de prueba en Tablada el 26 de marzo de 1940, y en febrero de 1941 fue destinada a Aviación Civil y entregada al Aeroclub de Barcelona. Poco después, el 27 de marzo, le fue asignada la matrícula ECBAS.

En ese aeroclub permaneció, aunque con ciertos períodos de destino en el Grupo del Estado Mayor (en el que, por ejemplo, estaba en febrero de 1943) y en escuelas de VSM, hasta que pasó al de Valladolid en enero de 1950.

Ya en 1952, el 25 de marzo, quedó registrada como EC-ADF, y el 13 de junio resultó accidentada en Villanubla, muriendo sus tripulantes, teniente Eduardo de la Cal Revilla y alférez José Luis Rincón López.

Reconstruida en la Maestranza de León, fue entregada al aeroclub de esa ciudad, con la matrícula EC-ALE con que fue inscrita en el Registro de Aeronaves el 1 de marzo de 1956.

En junio de 1958 tuvo otro accidente, que sería el definitivo, y el 22 de noviembre de 1961 fue dada de baja en el RNAC.

30-121. Caudron Aiglon.— Lamentablemente, los únicos datos que tenemos de esta avioneta poco nos aclaran de su vida operativa. Sabemos que fue recuperada en Orán y trasladada a Tetuán, y que desde aquí fue remitida a la Maestranza de Madrid el 28 de febrero de 1940, a donde no había llegado todavía el 26 de marzo. A partir de entonces perdemos su rastro.

30-122. Caudron Aiglon.— El tantas veces citado 16 de septiembre de 1939 se dio la orden en el Parque Regional Sur de pintar la matrícula 30-122 a la avioneta de este modelo que tenía el "número de fábrica 143/7304", cuya matrícula de origen había sido la F-AOVD.

A finales de marzo de 1940 se hallaba pendiente de reparación en Maestranza de Madrid, a donde había sido remitida por la de Sevilla a finales de 1939. Y, aunque el 5 de julio de 1940 el Jefe del Estado Mayor del Aire ordenó su destino a la Dirección General de Aviación Civil, dudamos que llegase a estar en servicio, ya que no hemos encontrado ningún dato o referencia sobre su paso por aeroclubes o unidades militares.

30-123. Caudron Aiglon.— Esta matrícula fue aplicada en el Parque Regional Sur a la avioneta con "número de fabrica EA-001" (que en realidad había sido su anterior identidad militar en las FARE). De Tablada fue enviada a Cuatro Vientos, siendo destinada a Aviación Civil el 5 de julio de 1940, aunque, como la anterior, suponemos que pasó directamente a desguace, pues tampoco hemos encontrado rastros de su paso por unidades militares ni aeroclubes.

30-124. Caudron Luciole y Monocoupe 90.— Entre las Luciole recuperadas al final de la guerra estaba la que recibiría esta matrícula, la cual permaneció en el Parque Regional Norte/Maestranza Aérea de Logroño hasta el 28 de junio de 1941, que fue cuando finalizó su reparación. Poco después, pasó cedida por Aviación Civil al Aeroclub de Zaragoza, y el 3 de diciembre de ese año resultó destruida al aterrizar en Sanjurjo.

Por otro lado, en el Aeródromo de Alcantarilla fue recuperada la Monocoupe 90 con matrícula republicana EQ-001, que, al parecer, no era otra que la EC-APP (n/f 574) de anteguerra. Desde el final de la contienda estuvo en las Maestranzas de Albacete y Sevilla, que estaban a la espera de recibir los repuestos necesarios para su reparación. Ya en 1949, este último organismo procedió a entregar la avioneta "con matrícula militar EE.1-124 (¡!) y motor Lambert n° 3016" a Augusto Taillefer (quien la había adquirido a Miguel Artemán el 13 de julio de 1936).

El 8 de septiembre de 1949 quedó inscrita como EC-AEM, y, finalmente, el 6 de julio de 1961 fue dada de baja en el Registro de Aeronaves.

30-125. GP-1.— El 18 de diciembre de 1940 se hizo entrega de la misma al Aeroclub de Sevilla, en compensación por la DH-60 EC-HAA de su propiedad que, como 30-51, había sido derribada el 28 de julio de 1936, y el 27 de marzo de 1941 se le asignó la matrícula civil. EC-AAO.

En el aeroclub sevillano transcurrió su vida operativa hasta que el 21 de marzo de 1949 resultó destruida en accidente ocurrido en Arbós (Tarragona). Con anterioridad, el 5 de octubre del año anterior, le había sido asignada la nueva matrícula EC-ADD.

30-126. GP-1.— El 28 de noviembre de 1939 estaba en Los Alcázares, fecha en que se ordenó su entrega al Parque de Baleares para su posterior cesión al aeroclub de las islas, que se llevó a efecto el 22 de enero de 1940.

El 27 de marzo de 1941, Aviación Civil le asignó la matrícula EC-BAM. Como curiosidad diremos que, con anterioridad, en Son Bonet se había procedido a pintarle, erróneamente, la matrícula militar "30-2", que, una vez subsanado el error, se sustituyó por la definitiva y correcta.

Hasta 1951 permaneció en el aeroclub balear en usufructo, ya que su propietario seguía siendo el Ministerio del Aire (Dirección General de Aviación Civil). Precisamente el 25 de agosto de este año, cuando ya era EC-AFP, resultó destruida en accidente en las inmediaciones del Aeródromo de Son Bonet.

30-127. GP-1.— En noviembre de 1939 estaba en Alcantarilla, desde donde fue enviada al Parque de Baleares para su revisión y reparación. Terminada esta labor, fue cedida al aeroclub local el 22 de enero de 1940, con la errónea matrícula militar "30-1".

Pero poco disfrutó éste de ella, ya que el 1 de marzo quedó destrozada en un accidente, a pesar de lo cual el 27 de marzo de 1941 se asignó a sus restos la matrícula civil EC-BAP.

30-128. GP-1.— Esta también se encontraba en Alcantarilla a finales de 1939 e igualmente fue cedida al Aeroclub de Baleares, al que se hizo entrega de la misma el 22 de enero de 1940, nuevamente con una matrícula militar equivocada: la "30-3".

Su existencia fue igual de efímera, puesto que el 5 de abril

resultó destruida en accidente. El 27 de marzo de 1941 se asignó la matrícula civil EC-BAO a sus restos.

30-129. GP-1.— Además del DC-2 EC-AAY y de la Miles Falcon EN-001, en el Aeródromo de Manises fue recuperada la GP-1 EG-020, que tenía rota la bancada del motor. Una vez reparada, el 6 de diciembre de 1939 fue trasladada en vuelo al Parque de Cuatro Vientos, donde se procedió a hacerle una revisión más profunda y a aplicarle la matrícula militar que le había correspondido.

Tras servir en la Escuadrilla del Estado Mayor, volvió a entrar en Maestranza en febrero de 1941 para una nueva revisión. El 2 de abril, Aviación Civil se hizo cargo de ella, con la matrícula EC-BAT, que le había sido asignada el 27 de marzo, y posteriormente la cedió al Aeroclub de Barcelona.

Las noticias posteriores que tenemos de este ejemplar hacen referencia a su estancia en la Maestranza de Logroño desde agosto de 1949, al menos, y a su destrucción en accidente ocurrido en Agoncillo el 9 de agosto de 1950, como L.3-129, a consecuencia del cual fallecieron sus tripulantes, capitán Gonzalo Inenariti Alcaraz y teniente José Luis González Barona.

30-139. Desconocido.— Sin datos.

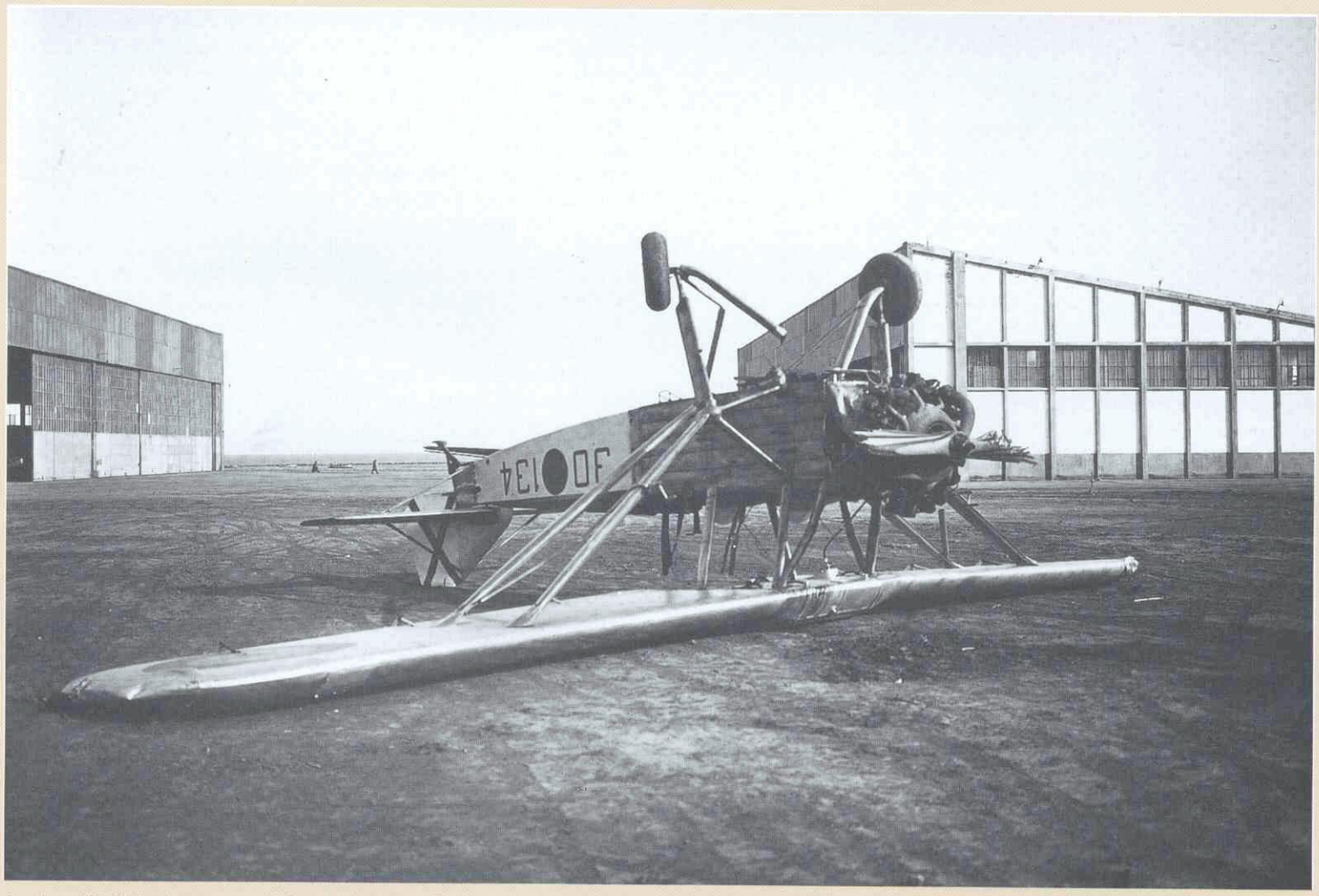
30-140 a 30-145. Caudron Aiglon.— Entre las ocho avionetas Caudron que fueron recuperadas en Lorca al final de la guerra estaban estas seis Aiglon, que a principios de 1940 fueron enviadas a la Maestranza de Madrid para su revisión y reparación.

De la 30-142 sabemos que se incorporó al Aeroclub de Barcelona el 5 de junio de 1941 y que prácticamente no voló, ya que "por un grave defecto de construcción" hubo que despiezarla en el Parque Eventual de Cataluña, labor que se inició el 16 de noviembre de 1942.

La 30-145 fue entregada al Aeroclub de Valencia el 20 de diciembre de 1940, el 27 de marzo de 1941 recibió la matrícula EC-CAC y el 6 de marzo de 1943 causó baja por inutilidad.

Las 30-140, 143 y 144 constituyeron el primer material de vuelo del Aeroclub de Madrid, al que se incorporaron el 27 de marzo de 1941, el mismo día en que Aviación Civil les asignó las matrículas EC-BAD, BAE y BAF, respectivamente.

Dado que seguían siendo propiedad del Ministerio del Aire, el 2 de noviembre pasaron a ser, administrativamente al menos, las L.2-140, 143 y 144. Finalmente, las tres fueron dadas de baja en el Servicio el 8 de marzo de 1946, según



Los inconfundibles barracones de San Javier sirven de marco a esta E-30 (30-134), que aparece en posición tan poco airosa. ***(Foto: cortesía de Juan Arráez).***

30-130 a 30-138. Hispano E-30.— En el antiguo campo republicano de Los Alcázares fueron recuperados nueve ejemplares de este modelo, los cuales, una vez revisados y reparados, sirvieron en la Escuela de Transformación del Grupo de Levante, en San Javier, hasta enero de 1943, cuando fueron destinados a la Academia del Arma los que todavía seguían en servicio, que se incorporaron en el mes de febrero.

El 30-133 resultó destruido en San Javier el 9 de julio de 1940, en accidente a consecuencia del cual perdieron la vida el teniente Manuel Copano Taboada y el alférez Antonio Herrero García. El 30-130 estuvo en Maestranza de Albacete, propuesto de baja, desde al menos el mes de enero de 1941, al igual que el 30-132; el 30-136 se destrozó en accidente el 21 de octubre de 1942 y el 30-138 sufrió el mismo final, también en 1942.

Así, pues, a León llegaron a incorporarse los 30-131, 134, 135 y 137, que desde diciembre de 1945 se convirtieron en EE.2-131, 134, 135 y 137, al tiempo que recibieron los indicativos 82-40, 41, 42 y 43, respectivamente.

El EE.2-131 fue dado de baja en abril de 1949, los 134 y 135 el 1 de junio de 1948 y el 137 (tras pasar por el Grupo del Estado Mayor, al que fue destinado el 2 de agosto de 1949) el 26 de abril de 1952.

propuesta de la Maestranza de Madrid de fecha 28 de enero de ese año.

De la 30-141 lo único que hemos podido determinar es que el 26 de marzo de 1940 estaba en dicha Maestranza pendiente de baja.

30-146. Caudron (¿Aiglon?).— Solamente tenemos constancia de que, con anterioridad al 26 de marzo de 1940, la Maestranza de Madrid ya había propuesto la baja de la avioneta Caudron que tenía esta matrícula y de que, en esa fecha, se estaba a la espera de la aprobación definitiva de la misma para proceder al despiece de este ejemplar.

Durante poco más de un año estuvo la Fox Moth 30-147 (que aquí aparece en su etapa civil) en la Escuela Elemental de Alcantarilla.

30-147. de Havilland DH-83 Fox Moth.— En el aeródromo albaceteño de La Torrecica recuperó la Aviación Nacional esta avioneta, que resultó ser la misma que el 23 de abril de 1934 había quedado registrada como EC-WA (n/f 4087), a nombre del Patronato Iglesias para la Expedición al Amazonas. En el efímero Parque de Hidros de Los Alcázares se procedió a su revisión y reparación, y el 13 de octubre de 1939 fue destinada a la Escuela Elemental de Alcantarilla, donde estuvo hasta el 2 de febrero de 1941, fecha en que fue entregada a Antonio Zúñiga Alvareda, en compensación por el ejemplar del mismo modelo (ECAVA, n/f 4066) que había perdido durante la guerra.

Ya en 1949, concretamente el 31 de marzo, quedó inscrita en el Registro como EC-AEI, y al menos hasta finales de 1958 permaneció en vuelo. Finalmente, fue dada de baja el 25 de febrero de 1963.

30-148. Caudron Aiglon.— Durante todo el año 1940 estuvo en reparación en Cuatro Vientos, hasta que el 23 de diciembre se hizo cargo de ella la Dirección General de Aviación Civil, a la que había sido destinada el 5 de julio -junto con otras quince avionetas de este modelo-, que después la cedió al Aeroclub de Valencia.

El 27 de marzo de 1941 recibió la matrícula EC-CAE y poco después, el 23 de septiembre, resultó destruida en accidente sufrido en Manises, por lo que fue dada de baja por inutilidad el 6 de marzo de 1943.

30-149. GP-1.— Desde finales de 1939 la Maestranza Aérea de Madrid se encargó de su puesta a punto, y el 10 de abril de 1940 fue destinada a Aviación Civil y cedida al aeroclub de Sevilla.

El 27 de marzo del año siguiente quedó matriculada como EC-AAP y en diciembre de 1942 el aeroclub sevillano la devolvió a Aviación Civil, recibiendo a cambio la Moth Major 30-88. Sabemos que posteriormente estuvo encuadrada en el aeroclub de Madrid, pero desconocemos cual fue su suerte final.

30-150. Desconocido.— En este caso lo único que podemos afirmar es que durante todo el año 1941 estuvo en reparación en la Maestranza de Logroño una avioneta con esta matrícula.

30-151. Desconocido.— Caso similar al de la 30-150. Como ésta, permaneció en Maestranza de Logroño a lo largo de 1941, si bien podemos añadir que en un parte de existencia de aviones en dicho establecimiento, correspondiente al mes de diciembre de ese año, figura junto a esta matrícula y escrito a mano "Fiat G-8", de lo que dejamos constancia "por si las moscas...".

30-152. Desconocido.— Sin datos.

30-153. GP-1.— El 26 de marzo de 1940 se hallaba en revisión en la Maestranza de Madrid, en la que siguió hasta el día 6 de mismo mes de 1941, cuando fue entregada al Aeroclub de Madrid por la Dirección General de Aviación Civil, a la que había sido destinada el 21 de febrero. El 27 de marzo quedó matriculada como EC-CAH (por entonces estaba dotada del motor Walter J.4 con n/f 95).

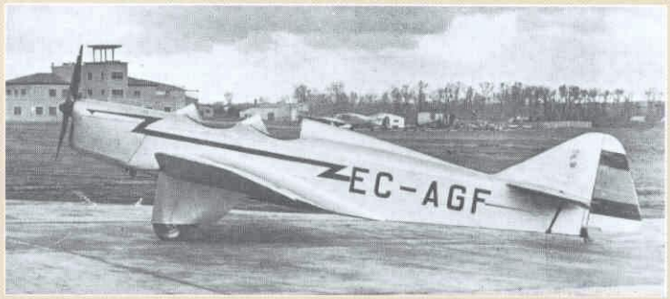
Con fecha 28 de enero de 1946 fue propuesta de baja por la citada Maestranza, baja que fue aprobada por la superioridad el 8 de marzo, pero que no se debió consumar, ya que fue reconstruida en Cuatro Vientos. De su existencia posterior sabemos que el 11 de mayo de 1951 quedó inscrita en el RNAC, como EC-ACY y equipada con un motor Gipsy Major, a nombre del Aeroclub de Santander, en el que transcurrió su vida operativa.

Finalmente, fue dada de baja en el Registro de Aeronaves el 10 de junio de 1957, mientras que el 4 de marzo de 1960 la Maestranza de Albacete proponía su baja en el Servicio.

30-154. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— El 26 de mayo de 1939, Federico Noreña, a la sazón jefe de las Fuerzas Aéreas de Baleares, contestaba a la orden del General Jefe del Aire, firmada por el coronel Moreno Abella, jefe del Estado Mayor, de que comunicase "los aviones y avionetas que tenga en su poder", afirmando que "el único aparato recuperado es la avioneta Tiger Moth". Dado el carácter de recuperado que se atribuye a este ejemplar, suponemos que al finalizar la guerra aterrizó, voluntaria o involuntariamente, en Baleares, procedente de la Aviación Republicana.

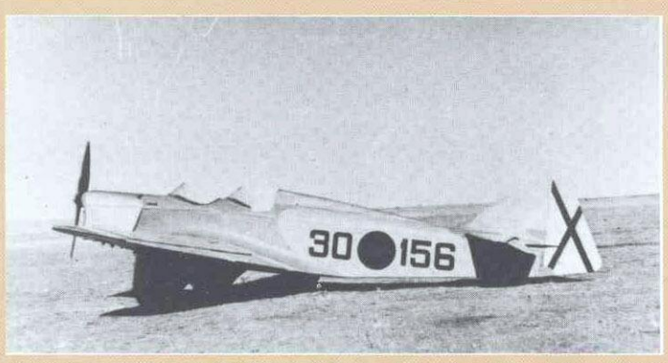
En el Parque de Baleares se encontraba en revisión el 30 de noviembre de aquel año, así como el 30 de mayo de 1941, mientras que en junio de 1942 figuraba ya entre los efectivos del aeroclub de las islas, en el que debió seguir durante muchos años, bajo pabellón militar.

El 30 de enero de 1954 quedó inscrita en el RNAC, con la matrícula EC-AFN, a nombre del RACE. Por último, el 15 de enero de 1965 causó baja en el Registro por haber sido desguazada en Cuatro Vientos.



La elegancia de líneas de la GP-1 queda patente en esta instantánea de la EC-AGF (30-155), que fue tomada en Agoncillo.

30-155. GP-1.— Desde que fue recuperada al finalizar la guerra estuvo en revisión y reparación en la Maestranza de Madrid, hasta que el 24 de noviembre de 1941 fue destinada al aeroclub de la capital, donde permaneció hasta marzo de 1942. En este mes volvió a entrar en Maestranza de Madrid, y en el mismo mes del año siguiente fue destinada al Grupo de Transporte y Entrenamiento del Estado Mayor, en cuya segunda escuadrilla sirvió hasta que resultó accidentada el 16 de junio de 1951 (por entonces tenía la matrícula L.3-155 y el indicativo 91-23). Como consecuencia de ese accidente fue propuesta de baja por la citada Maestranza el 19 de septiembre de 1951, la cual fue aprobada el 17 de octubre. Posteriormente, fue vendida al Aeroclub de Logroño con fecha 13 de noviembre, el cual la registro a su nombre el 24 de abril de 1952, con la matrícula EC-AGF.



A buen seguro que esta debió ser la única foto que se hizo de la efímera GP-1, 30-156. ***(Foto: cortesía de Juan Arráez).***

30-156. GP-1.— Los únicos datos que hemos podido encontrar de este ejemplar hacen referencia a su estancia en las maestranzas de Madrid y Logroño durante buena parte de 1939, 1940 y 1941 y a su baja en el Servicio con fecha 18 de marzo de 1941, a propuesta de la Maestranza de Logroño.

30-157. GP-1.— Solamente hemos llegado a averiguar que el 18 de noviembre de 1939 fue entregada al Aeroclub de Sevilla y que resultó destruida en accidente en fecha que desconocemos, pero que fue anterior a septiembre de 1941.

30-158. GP Especial.— El 21 de octubre de 1939 se encontraba en la Maestranza de Madrid la avioneta GP monoplaza portadora de esta matrícula. Sin duda se trataba de la antigua EC-BEE, en la cual Lorenzo Richi llevó a cabo el vuelo Madrid-Guinea y vuelta, en enero y febrero de 1936, y la vuelta aérea a España en quince horas y treinta y un minutos el día 5 de junio del mismo año.

En noviembre de 1941 fue devuelta a Manuela Alvarez-Capra, viuda de Richi, quien la debió vender poco después al Aeroclub de Madrid, el cual la registró a su nombre, y con la matrícula EC-CAM, el día 11.

De su existencia posterior poco hemos podido averiguar, excepto que la Maestranza de Madrid la propuso de baja el 28 de enero de 1946 (aprobada el 8 de marzo), lo que nos hace suponer que el Ejército del Aire se hizo cargo de ella después de que sirviese en el mencionado aeroclub; de hecho fue dada de baja con la matrícula militar L.3-158.

30-160. GP-1.— Este es otro de los ejemplares "misteriosos", del que solo hemos conseguido averiguar que tras su paso por la Maestranza de Madrid se incorporó a la Academia del Arma en abril de 1940, en la cual permaneció hasta que entró en la Maestranza de León el 17 de marzo de 1941, donde fue propuesta de baja en el mes de septiembre.

30-161. Hispano E-30.— Aparte de los nueve ejemplares de este modelo ya citados, hubo otros cuatro cuyo origen desconocemos, ya que en la abundante documentación que hemos consultado únicamente se hace mención, como recuperados al enemigo, a los que estaban en Los Alcázares al finalizar la guerra. De cualquier forma, parece ser que la Aviación Nacional inicialmente llegó a asignar a este modelo el indicativo 32 durante la guerra, lo que implica que alguno debió tener en su poder (se habla de que, después, uno tuvo la matrícula 30-10 o 30-11, extremo que no hemos podido confirmar). Sea como fuere, no descartamos la posibilidad de que ésta fuera su procedencia.

El 30-161 -los otros tres son los 30-184, 185 y 189- salió de revisión y reparación en la Maestranza de Albacete en febrero de 1941 y fue destinado a la Escuela de Transformación de Levante. Posteriormente, en febrero de 1943 se incorporó a la Academia del Arma, a la que había sido destinado en diciembre de 1942.

En diciembre de 1945 recibió la matrícula EE.2-161 y el indicativo 82-44, siguiendo en León hasta que, finalmente, fue dado de baja el 1 de junio de 1948, a propuesta de la maestranza leonesa.

30-162.— (véase la 30-105)

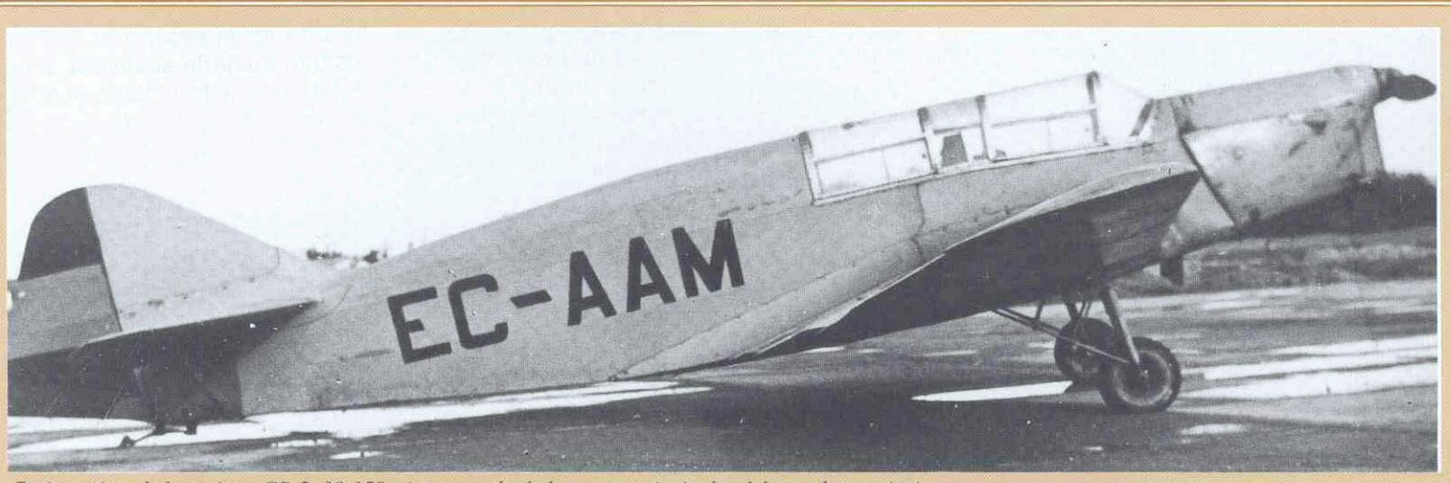
30-163. GP-1.— Tras su puesta a punto en la Maestranza de Madrid, fue entregada a Aviación Civil por destino y cedida al Aeroclub de Sevilla el 10 de julio de 1940. El 27 de marzo de 1941 le fue asignada la matrícula EC-AAQ, y en fecha que no hemos podido determinar, pero que no ha de ser muy lejana al 29 de julio de 1943, resultó destruida en accidente.

30-164. Caudron Aiglon.— El Jefe del Estado Mayor ordenaba el 5 de julio de 1940 que esta avioneta quedase destinada a la Dirección General de Aviación Civil, procedente de Maestranza de Cuatro Vientos. Cinco días después, el Aeroclub de Madrid se hizo cargo de ella, teniéndola en servicio hasta que fue dada de baja el 8 de marzo de 1946, a propuesta de esa maestranza de fecha 28 de enero.

El 27 de marzo de 1941 había quedado matriculada como EC-BAG.

30-165. Caudron ¿Aiglon?.— Una avioneta de esta marca, pero de modelo indeterminado, se encontraba en Maestranza de Madrid el 26 de marzo de 1940, en reparación suspendida, situación en la que seguía el 20 de enero del año siguiente.

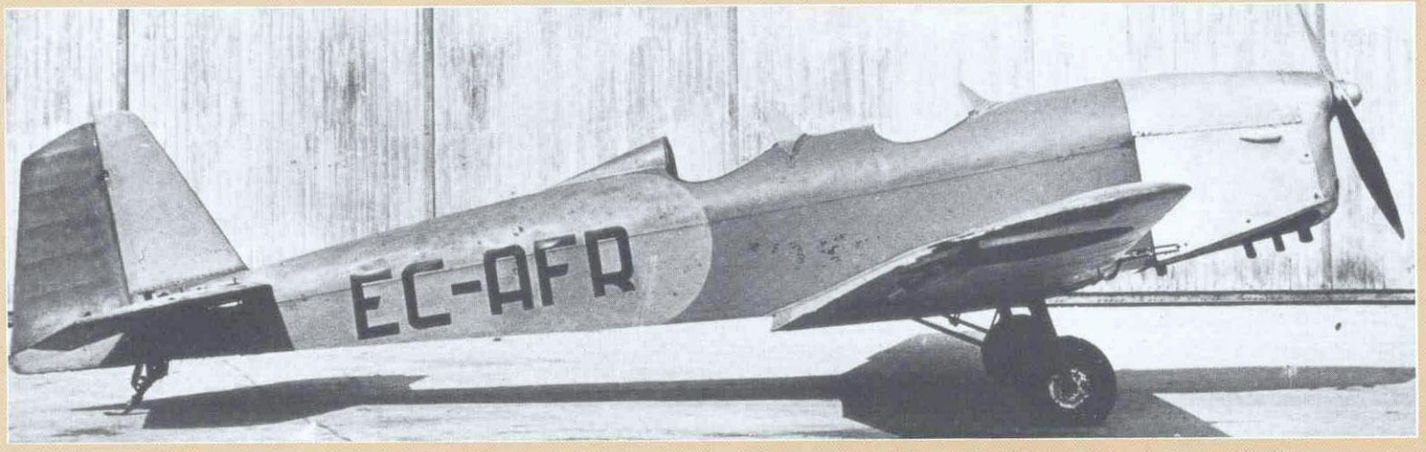
Finalmente, fue propuesta de baja en abril de 1941.



Curiosa vista de la antigua GP-2, 30-159, sin carenado de las patas principales del tren de aterrizaje.

30-159. GP-2.— Entre las avionetas que estaban el 26 de marzo de 1940 en la Maestranza de Madrid se hallaba este ejemplar, que era "propiedad del teniente Velaz de Medrano" y debía ser el que su propietario inscribió en el Registro de Aeronaves el 14 de mayo de 1936 como EC-FFB.

El 14 de agosto de 1940, su nuevo propietario, Francisco Madurga Val, la registró a su nombre y con la matrícula EC-AAM y número de fabricación 3. El 1 de mayo de 1950 fue adquirida por el Aeroclub de Zaragoza, y el 26 de junio de 1957 resultó destruida en accidente, a consecuencia del cual fue dada de baja en el RNAC el 31 de julio de ese año.



En esta vista de la Caudron Aiglon EC-AFR (30- 166), puede apreciarse que todavía conserva en el intradós del ala derecha la escarapela militar.

30-166. Caudron Aiglon.— Al igual que la anterior, el 26 de marzo de 1940 estaba en Maestranza de Madrid, en reparación, y el 5 de julio fue destinada a Aviación Civil, cuya Dirección General la cedió al Aeroclub de Valencia el 15 de noviembre.

El 27 de marzo de 1941 se le asignó la matrícula EC-CAD, y poco después, el 23 de septiembre, sufrió un accidente, en el que fallecieron sus tripulantes, los tenientes Mariano Verdú Mascaró y José María Díaz Rodríguez.

Reconstruida en la Maestranza de Albacete y equipada con un motor Gipsy Major, quedó inscrita en el Registro de Aeronaves el 6 de junio de 1953, con la matrícula EC-AFR, siguiendo destinada en Valencia.

Ya en 1959, el 10 de febrero la citada maestranza propuso su baja en el Servicio, que fue aprobada el día 27, mientras que en el Registro de Aeronaves Civiles causó baja el 16 de noviembre de 1964. Curiosamente, en éste figura con el número de fabricación 1351, que es erróneo. ¿Pudiera tratarse del 7351?.

30-167. Caudron ¿Aiglon?.— El único dato que conocemos es que una avioneta Caudron con esta matrícula estaba pendiente de baja en la Maestranza de Madrid el 26 de marzo de 1940.

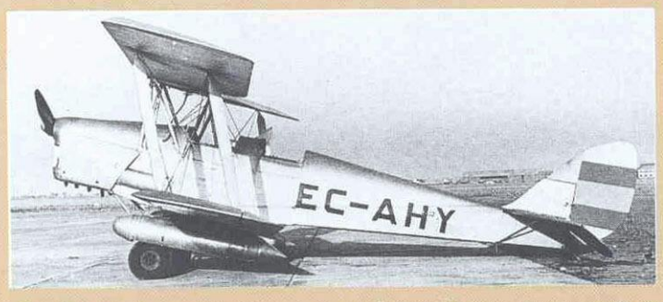
30-168. Miles ¿M-3A Falcon Major?.— Al finalizar la guerra civil, en el Aeródromo de Manises fue recuperada, como ya hemos citado, la Miles Falcon EN-001. ¿Podría ser ésta la antigua EC-W48 y EC-BDD (n/f 197), que Rafael Mazarredo había registrado a su nombre el 16 de junio de 1935 y que al comenzar la guerra quedó en poder del bando republicano?.

Cuando fue creado el Grupo de Transporte y Entrenamiento del Estado Mayor, en él quedó destinada, hasta que, tras recibir la matrícula L.5-168 en diciembre de 1945, dejó de volar en septiembre de 1947 a consecuencia de un accidente sufrido en Jerez de la Frontera el día 18. El 29 de octubre de este año entró en Maestranza de Madrid, de donde no volvió a salir, ya que ésta propuso su baja en el Servicio el 3 de octubre de 1951, que fue aprobada el 2 de noviembre.

El 11 de febrero de 1952, el Aeroclub de Huesca la compró en subasta, sin motor, y aunque en el Registro de Aeronaves llegó a tener reservada la matrícula EC-AGY, no se tramitó la documentación pertinente para su matriculación.

Finalmente, causó baja en el Registro de Aeronaves el 15 de marzo de 1961.

30-169.— (véase la 30-106)



Con la maestranza al fondo, vemos en Cuatro Vientos a la Tiger Moth que había sido la 30-170. ¿Cual sería el cometido de los dispositivos que a modo de "drops" aparecen bajo sus alas?.

30-170.— (véase la 30-107)

30-171. Caudron Luciole.— Una vez reparada en la Maestranza de Madrid, fue destinada a la Dirección General de Aviación Civil (Aeroclub de Madrid) el 7 de abril de 1941.

En este aeroclub transcurrió su vida operativa (dotada de un motor Walter J-4, n/f 90), y no llegó a estar inscrita en el RNAC.

La citada maestranza propuso su baja, como L.2-171, el 4 de abril de 1946, que fue aprobada el 2 de julio.

30-172. Caudron Luciole.— Este ejemplar permaneció en la Maestranza de Madrid hasta que el 8 de abril de 1941 fue destinado a Aviación Civil (Aeroclub de Madrid). Entonces estaba dotado del motor Walter J-4 cuyo número de fabricación era el 121.

Y en esa maestranza se encontraba el 11 de febrero de 1944 para proponer de baja.

30-173. Desconocido.— Sin datos.

30-174 a 30-176. Koolhoven FK.51 bis.— En el aeródromo republicano de El Carmolí fueron recuperados los seis -¡y no tres, como se ha escrito hasta la saciedad, reiterada y erróneamente!- ejemplares de este modelo que le quedaban a la Aviación Republicana. Trasladados a la Maestranza de Albacete, en ella fueron reparados estos tres, de los que el primero (el 174) causó alta en el Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor en febrero de 1941, el 175 en marzo de 1943 y el 176 en abril de este mismo año. En este destino estuvieron durante toda su vida operativa. El L.18-176 resultó accidentado en Sitges el 31 de marzo de 1948 y fue dado de baja el 10 de marzo de 1952, a propuesta de la Maestranza de Madrid, de fecha 29 de enero. El L.18-174 dejó de volar en mayo de 1948 y fue dado de baja el 9 de junio de 1951 (propuesto por Maestranza de Madrid el 12 de abril), y el L.18-175 quedó destrozado a consecuencia de un accidente sufrido el 15 de julio de 1952 en el vallisoletano pueblo de Villabrágima, siendo propuesto de baja por la Maestranza de León el 4 de mayo de 1954.

30-177. Pazó P-IV.— Poco antes de terminar la contienda civil se terminaba de montar en los talleres del Parque Regional Sur, en Tablada, el único prototipo de este modelo, descendiente lejano de la GP-1, que volaría por primera vez poco después, pilotado por el alférez Fernando Pons. Era un grácil biplaza de cabina cerrada y asientos

en tándem, de ala baja y tren fijo carenado, que estaba equipado de un motor Hirth HM 506 de seis cilindros y 160 C.V. de potencia.

El 1 de febrero de 1941 fue entregado al Taller Experimental de Jerez para su estudio y la preparación de los ensayos técnicos, pasando posteriormente al INTA, en el que permaneció hasta mayo de 1948. Finalmente, la Maestranza de Madrid propuso su baja en el Servicio el 25 de marzo de 1950, la cual fue aprobada el 27 de mayo. En la Instrucción General del 2 de noviembre de 1945 no se le asignó nueva designación militar, por lo que mantuvo siempre la matrícula 30-177.

30-178 a 30-180. Koolhoven FK.51 bis.— Estos fueron los otros tres ejemplares de este modelo, recuperados, como se ha mencionado, en El Carmolí. Jamás estuvieron en condiciones de volar, posiblemente porque no se disponía de los repuestos necesarios para su reparación. Desde el 20 de enero de 1941, al menos, su estado era "propuestos de baja", en el que continuaron hasta mediados de 1942; en junio de este año ya no figuraban en los partes de existencias.

30-181. Farman ¿F-354?.— El 28 de febrero de 1941, el Jefe del Estado Mayor del Aire ordenaba que la avioneta Farman 30-181 quedara asignada a la Maestranza de Albacete, en la que se encontraba disponible, para servicios de la misma.

Al finalizar la guerra, en Albacete fueron recuperados tres aparatos de esta marca: un bimotor (del que hablaremos en un próximo trabajo) y dos monomotores (uno de ellos el ya citado 30-112, y éste). Desconocemos la identidad de este último, aunque no descartamos que pudiera tratarse del F-354 n/f 1/7294 (antiguo F-231 n/f 35/7294, ex F-ALIL), que el 26 de abril de 1934 había sido registrado como EC-AW, a nombre de la Compañía Española de Aviación.

30-182. Caudron Simoun.— En la provincia de Cádiz, y más concretamente en la playa de Atunara, aterrizaba el 26 de junio de 1940 una avioneta francesa de este modelo, con un teniente coronel y dos suboficiales a bordo. El aparato, que sufrió ligeros desperfectos, fue internado y trasladado primero a la Maestranza de Sevilla y después a la de Madrid.

En los partes de estado y situación de los aviones del Grupo del Estado Mayor, comenzó a figurar en agosto de 1941 un ejemplar de este modelo, en los que siguió apareciendo hasta el mes de agosto de 1945.

Por otro lado, dado que en el mes de agosto de 1941 la avioneta Caudron con matrícula 30-182 salió de reparación de la Maestranza de Madrid y fue entregada a la Unidad a la que había sido destinada, nos aventuramos a suponer que ambas referencias corresponden al mismo y único ejemplar.

Sea como fuere, la "avioneta Caudron L.2-182" fue propuesta de baja por la mencionada maestranza el 27 de septiembre de 1948, causando baja en el Servicio el día 3 de diciembre de ese año.

30-183. Martin 167F.— El 21 de junio de 1940 tomaba tierra en la localidad valenciana de Silla, procedente de Tolosa de Francia, el ejemplar de este modelo cuyo número de serie era el 146, que pertenecía a "L'Armèe de l'Air" e iba tripulado por cuatro polacos.

Pocos días después, los tripulantes fueron repatriados, si bien el avión quedó internado en España, siendo trasladado a la Maestranza de Albacete, donde se le pintaron las escarapelas nacionales y, según parece, fue volado en alguna ocasión. Incluso, ¡caso insólito!, le fue asignada la matrícula 30-183, con la que figura en todos los partes de estado y situación de esa maestranza.

Finalmente, fue propuesto de baja por la MAA el 28 de septiembre de 1953 y desguazado poco después.

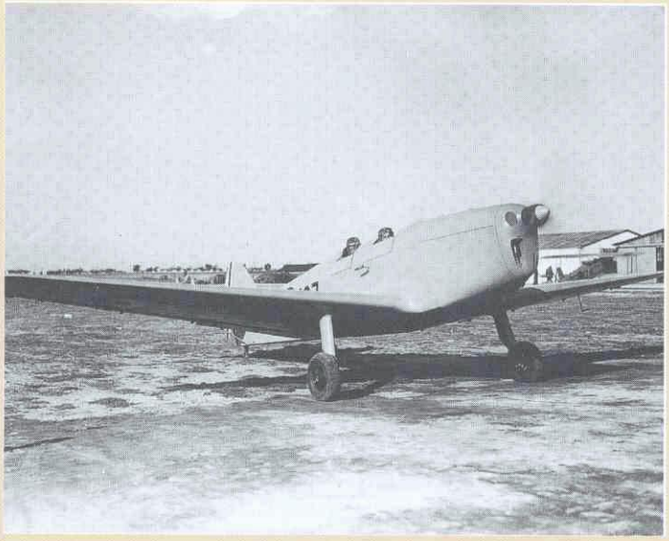
30-184 y 30-185. Hispano E-30.— Estos dos ejemplares (¿procedentes de la Aviación Nacional?) fueron reparados en la Maestranza de Albacete y puestos en servicio en 1941: el primero de ellos pasó destinado a la Escuela de Transformación de Levante el 16 de mayo y el otro el 6 de agosto.

Tras servir en San Javier, se incorporaron a la Academia del Arma en febrero de 1943, en la que permanecieron hasta noviembre de 1945 y febrero de 1949, respectivamente, cuando se hizo cargo de ellos la Maestranza de León.

Como EE.2-184 y 185 fueron dados de baja en octubre de 1946 y abril de 1949.

30-186. Caudron C-272/4 Luciole.— El 8 de abril de 1943, la Dirección General de Aviación Civil cedía esta avioneta al Aeroclub de Barcelona, la cual lucía todavía su matrícula militar. Casi dos años más tarde, el 12 de abril de 1945, quedó inscrita en el Registro de Aeronaves Civiles como EC-CAT, con el número de fabricación "697594" que suponemos que en realidad era el 94/6975. Asumiendo que éste fuera el auténtico, llegamos a la conclusión de que fue construida en 1935 y tuvo la matrícula francesa F-ANKF, y, por tanto, hemos de desechar la posibilidad de que, como se ha escrito en más de una ocasión, se tratase del antiguo EC-SSS de preguerra, cuyo número de fábrica era el 6620 y 1932 el año de fabricación.

Aunque le fue reservada la matrícula EC-ABJ, no llegó a lucirla, ya que, según consta en su ficha del RNAC, "sufrió accidente con incendio y destrozo total en 1945".



El primer prototipo de la HM-1 (30-187), en Cuatro Vientos.

30-187. Huarte-Mendicoa HM-1.— Con la designación E-1 volaba por primera vez este ejemplar -derivado de la GP-1- el 7 de abril de 1942, pilotado por su diseñador, D. Pedro Huarte-Mendicoa, quien en 1941, cuando recibió el encargo de la Dirección General de Industria y Material de desarrollar un aparato de escuela basado en aquella, era el único ingeniero aeronáutico, y el jefe, de la Oficina de Proyectos de Estudios y Experiencias, en Cuatro Vientos.

En la Instrucción General n° 1 se asignaba la denominación EE.4 al modelo HM-1, por lo que debiera haber recibido la matrícula EE.4-187, que no recibió, o bien la EE.4-1, que tampoco le fue aplicada, ya que el ejemplar al que correspondió esta última matrícula salió de fábrica en 1950. Con posterioridad al mes de diciembre de 1945 siguió volando, en el INTA y en el Grupo de Experimentación en Vuelo, con su matrícula original, que posteriormente se suprimió, sin que fuese sustituida por otra.

Aunque desconocemos la fecha exacta en que causó baja definitiva, sabemos que al menos en 1950 continuaba en servicio.

Sobre el capó de la Tiger Moth EC-AEV (antigua 30-188) puede apreciarse la inscripción "La Mallorquina", vestigio, quizás, de su probable paso por el Aeroclub de Baleares.

30-188. de Havilland DH-82A Tiger Moth.— Los datos más antiguos que conocemos de esta avioneta corresponden al año 1945, cuando el 22 de febrero fue entregada por la Dirección General de Aviación civil al Aeroclub de Baleares, con matrícula militar.

A partir de diciembre de 1945 se convirtió en la EE.1-188, continuando en el mismo destino. Ya en 1950, el 30 de diciembre, quedó inscrita en el Registro de Aeronaves Civiles como EC-AEV, a nombre de Ramón Rullán, y el 18 de diciembre de 1954 se hizo cargo de ella el RACE, que, finalmente, la dio de baja en el RNAC el 22 de noviembre de 1963 porque había resultado destruida en accidente.

30-189. Hispano E-30.— Poco hemos podido averiguar de este ejemplar, excepto que, procedente de la Academia del Arma, fue destinado al Grupo del Estado Mayor del Aire el 10 de agosto de 1949 y que el 13 de agosto de 1950 resultó destruido en El Espinar a consecuencia de un accidente. Igualmente, sabemos que fue propuesto de baja por la Maestranza de Madrid el 30 de marzo de 1951, propuesta que fue aprobada el 9 de junio del mismo año.

Quizás no debamos excluir la posibilidad de que fuese producto de la reconstrucción de alguno o algunos de los E-30 dados de baja en los primeros años de la postguerra.

Como el paciente lector habrá podido comprobar, hay bastantes matrículas que no sabemos a qué avionetas fueron asignadas o sobre cuya asignación tenemos dudas razonables; no obstante, y por ello, seguimos investigando sobre las mismas, con la esperanza de poder aportar nuevos datos en un próximo trabajo.

Creemos que algunas jamás fueron utilizadas, sobre todo las que nos faltan en el intervalo 30-1 a 30-50, pero, por el contrario, estamos convencidos de que otras sí fueron empleadas, fundamentalmente las correspondientes a ejemplares recuperados al enemigo después de la guerra, es decir, las posteriores a la 30-74.

Quizás, algunas fueron asignadas sólo a efectos administrativos y nunca llegaron a estar pintadas en los aviones, bien porque estos fueron dados de baja enseguida, bien porque nunca estuvieron en vuelo después de su recuperación, etc.

De cualquier forma, sabemos que al 13 de abril de 1939, además de otros aviones que no corresponden a esta categoría o que hemos confirmado que recibieron matriculas dentro de otros indicativos, fueron recuperados en la zona de Levante los ejemplares siguientes, en los que podía haberse dado ese supuesto:

—1 Northrop, en El Palmar (muy posiblemente el Gamma con matrícula republicana BN-001).
—1 Stinson (en vuelo), en La Torrecica, Albacete.
—1 Morane, en Totana.
—2 Morane (uno baja y otro sin motor), en Archena.
—1 Morane (a falta de motor), en Los Alcázares.
—1 Latecoere, en Los Alcázares.
—1 Hanriot, en El Carmolí (Escuela de Vuelo Nocturno).
—2 Romano, en Lorca. (Posiblemente del modelo R-82).
—1 Romano 82 (pendiente de montaje), en Puerto Lumbreras.
—2 Romano (fuselaje con motor), en Puerto Lumbreras.

Por otro lado, y abundando en esta hipótesis, sabemos que uno de los Romano 82 capturados -dotado del motor Salmson 9ABA, n/f 170137- estuvo en vuelo hasta finales de 1940 o principios de 1941 (cuando sufrió un accidente, a consecuencia del cual resultó destrozado el tren de aterrizaje y se produjeron daños menores en las alas y los empenajes de cola) en el Parque Eventual de Cataluña. Y no parece descabellado suponer que, puesto que estuvo en servicio, alguna matrícula recibiría.

En fin, de cualquier forma, esperamos haber contribuido con este "granito de arena" a que esta faceta de la historia de la Aviación Militar Española, sobre la que, por cierto, muy poco se ha escrito hasta ahora, sea un poco menos desconocida.

AGRADECIMIENTO

EL AUTOR DESEA EXPRESAR SU GRATITUD A CUANTAS personas le han ayudado, poniendo a su disposición sus archivos documentales y fotográficos, a llevar a buen término este trabajo, y especialmente a sus queridos amigos Emilio Herrera Alonso, Emilio Herrera González, José Warleta Carrillo, Miguel Sanchís Rodríguez, Juan Arráez Cerdá, Jaime Velarde, Luis Miguel Sales y Luis García Martínez ■

FUENTES DOCUMENTALES

—Archivo General e Histórico del Ejército del Aire
—Archivo del Estado Mayor del Aire
—Registro Nacional de Aeronaves

BIBLIOGRAFIA

1- Warleta Carrillo, José; Salas Larrazábal, Jesús María, Pérez San Emeterio, Carlos, *Aviones Militares Españoles*, IHCA, Madrid, 1986.
2- Howson, Gerald, *Aircraft of the Spanish Civil War 1936-1939*, Ed. Putnam, Londres, 1990.
3- Ries, Karl; Ring, Hans, *The Legion Condor*, Schiffer Publishing, Ltd., 1992.
4- Varios, *Historia de la Aviación Española*, IHCA, Madrid, 1988.
5- Emiliani, Angelo, *Nei Cieli di Spagna*, Giorgio Apostolo Editore, 1988.
6- Salas Larrazabal, Jesús María, *De la Tela al Titanio*, Espasa-Calpe, Madrid, 1983.
7- Pedriali, Ferdinando, *Guerra di Spagna e Aviazione Italiana*, Societá Storica Pinerolese, 1989.
8- Salas Larrazabal, Jesús María, *La Guerra de España desde el Aire*, Ed. Ariel, 1969.
9- Salas Larrazabal, Jesús María, *Intervención Extranjera en la Guerra de España*, Ed. Nacional, Madrid, 1974.
10- Sanchís Rodríguez, Miguel, *AVION*, mayo 1981.
11- Jackson, A.J., *British Civil Aircraft since 1919*, Putnam, Londres 1973-1974.
12- Liron, J., *Les Avions Farman*, Docavia/Ed. Lariviere, París.
13- Jackson, A.J., *de Havilland Aircraft since 1909*, Putnam, Londres, 1987.
14- Brotzu, E., Cosolo, G, *Aerei Italiani nella 2ª Guerra Mondiale: Scuola, Collegamento*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1977.

Historia de los prototipos españoles

El autogiro

JOSÉ LUIS LOPEZ RUIZ
Catedrático de Helicópteros y Aeronaves Diversas
E.T.S.I. Aeronáuticos
Consultor de SENER

INTRODUCCION

DENTRO DE LA SERIE DE ARTICULOS sobre los prototipos españoles que viene publicando AEROPLANO, se ha seleccionado este año el Autogiro pensando en rendir un homenaje a su inventor, Juan de la Cierva y Codorníu, precisamente al cumplirse el centenario de su nacimiento en Murcia.

La diferencia con otros artículos anteriores es que, en este caso, no se trata de un prototipo de aeronave, sino de una serie de prototipos, desarrollados a lo largo de un período de 16 años, algunos de los cuales dieron lugar a series de aeronaves operativas, y en los que Juan de la Cierva y sus colaboradores fueron incorporando sucesivas ideas para pasar desde los iniciales demostradores de tecnología (confirmación práctica de que un ala giratoria autorrotante era capaz de sustentar una aeronave) hasta un aparato práctico, perfectamente volable y controlable, capaz de cumplir ciertas misiones en las que el avión convencional de ala fija presentaba limitaciones o peligros.

La vida de Juan de la Cierva y el desarrollo de su invento, el Autogiro, ha sido tratada intensamente, tanto en España como fuera, de tal forma que resulta una pretensión casi inútil hacer algo original en este campo.

Tanto la Asociación Española de Ingenieros Aeronáuticos como la Royal Aeronautical Society británica han instituido actos anuales (la conferencia Juan de la Cierva y la Cierva memorial lecture) para resaltar el ejemplo de la genialidad, aplicación al trabajo y logros tecnológicos de Juan de la Cierva en un ambiente no siempre favorable. En la primera, celebrada en España en octubre de

1958, el ingeniero aeronáutico D. Pedro Blanco Pedraza, a la sazón jefe de la sección de alas giratorias del INTA, hizo una descripción detallada de la génesis y desarrollo del Autogiro. En la primera de la Royal Aeronautical Society, en febrero de 1961, J.A.J. Bennet, colaborador directo de Juan de la Cierva durante su etapa británica, profundizó en algunos aspectos del invento, dedicando gran atención al modelo C.30, autogiro sin alas, de mando directo, y sus posibilidades de despegue por salto.

La historia de Juan de la Cierva ha sido tratada con un enorme aporte de documentación por el ingeniero aeronáutico D. José Warleta Carrillo en el libro "Autogiro: Juan de la Cierva y su obra" editado por el Instituto de España en 1978. Más recientemente el libro de Peter W. Brooks: "Cierva Autogiros: The Development of Rotary-Wing Flight", publicado por Airlife Publishing Ltd. en 1988, presenta una completa descripción de los distintos modelos de autogiros que se desarrollaron en el mundo, siguiendo las ideas de Juan de la Cierva, entre 1920 y 1942, cuando ya el helicóptero empezaba su desarrollo en Estados Unidos aprovechando ideas que habían hecho posible el vuelo del autogiro.

Aquí nos limitaremos a repasar los sucesivos inventos que Juan de la Cierva fue incorporando en su autogiro para resolver los problemas que iban apareciendo, primero para conseguir una aeronave volable y controlable, y, después, para ir mejorando su eficiencia con el objeto de hacerle competitivo con los aviones de la época.

A lo largo de todo el desarrollo del autogiro las ideas de Juan de la Cierva se caracterizan por dos objetivos: la eliminación de las alas fijas y el rechazo de toda solución complicada. Ambos objetivos se cumplieron plenamente con el modelo C.30 cuyo prototipo (G-ACFI) voló por primera vez en abril de 1933, pilotado por el propio Juan de la Cierva, diez años más tarde de que su primer autogiro,el C.4, lograra realizar con éxito sus primeros vuelos en Getafe y Cuatro Vientos (enero de 1923) demostrando las buenas características de las alas giratorias como elemento sustentador de las aeronaves.

DE LA PRIMERA IDEA AL PRIMER VUELO

LA PRIMERA IDEA DEL AUTOGIRO surge en el joven Juan de la Cierva con el deseo de hacer posible que las aeronaves pudieran volar a velocidades muy pequeñas sin perder el control y caer en el peligro de pérdida de sustentación inherente al ala fija. Para ello era necesario que el ala tuviera un movimiento relativo respecto al fuselaje de la aeronave que, de esta forma, podría reducir su velocidad respecto al suelo. De los posibles movimientos relativos del ala el más simple es el rotatorio alrededor de un eje casi normal al del propio fuselaje, disponiendo varias alas para constituir un rotor, como ya había hecho Breguet con su helicóptero en 1907 con hélices sustentadoras. Pero Juan de la Cierva simplificó este concepto haciendo que el rotor autorrotara, impulsado simplemente por el aire en su desplazamiento relativo, sin necesidad de aplicar ninguna potencia al eje o a las palas del rotor. Ello exige un cuidadoso estudio aerodinámico de las palas, selección de perfil y torsión, ya que la autorrotación resulta del equilibrio entre el par aerodinámico frenante que se produce en una zona

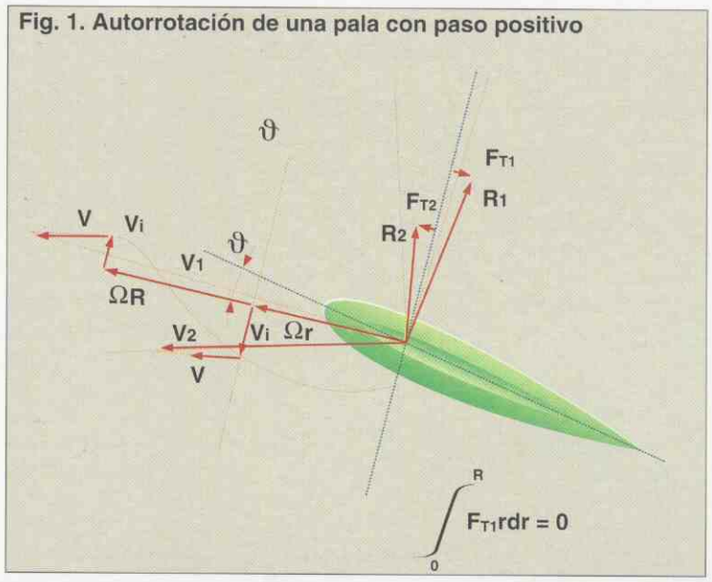


Fig. 1. Autorrotación de una pala con paso positivo

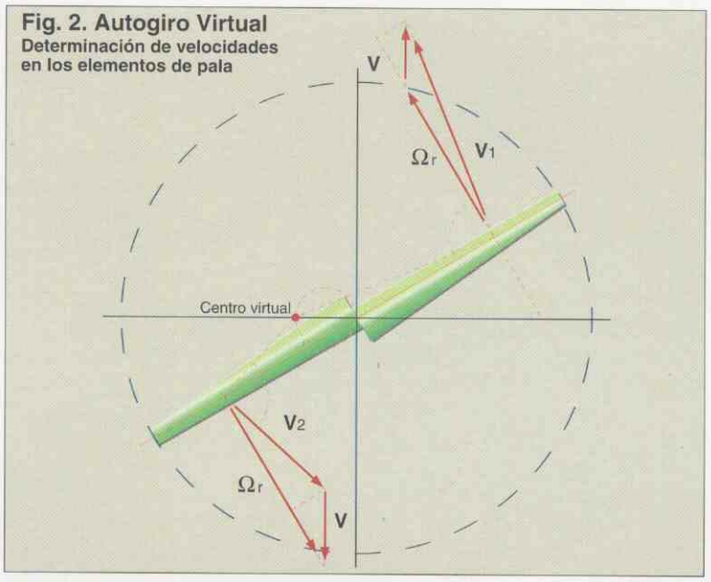


Fig. 2. Autogiro Virtual
Determinación de velocidades en los elementos de pala

de la pala y el par aerodinámico impulsor que se genera en otra (figura 1).

La idea fue estudiada cuidadosamente por Juan de la Cierva y ensayada en aeromodelos y, como consecuencia de ello, constató el principal inconveniente: el par de balanceo aerodinámico que un rotor de esta naturaleza, sin cambio cíclico de paso, produciría como consecuencia de la mayor sustentación de las palas al ocupar una posición en la que su velocidad de rotación y la velocidad de avance del aparato se combinan para dar una mayor velocidad relativa de los perfiles de la pala respecto al aire, frente a aquella otra en la que ambos efectos conducen a una menor velocidad (autogiro virtual, fig. 2). Además de este par de balance aerodinámico había que tener en cuenta el giroscópico que se produciría al maniobrar con velocidades de cabeceo. Para Juan de la Cierva la solución consistió en disponer dos rotores coaxiales contrarrotatorios de tal forma que estos desequilibrios quedaran compensados y esta fue la base de su primera patente presentada en el Registro de Patentes e Inventos de España el 30 de junio de 1920. Este tipo de doble rotor fue el que instaló sobre un fuselaje de avión Deperdusin para dar origen al primer autogiro: el Cierva C. 1 (fig. 3). Sin embargo la interferencia aerodinámica entre ambos rotores era tan fuerte que, en los primeros ensayos realizados en Getafe en octubre de 1920 por el capitán Felipe Gómez-Acebo, el rotor inferior giraba sólo a 50 rpm frente a las 110 rpm del rotor superior y el par de balanceo no se equilibraba produciendo una inevitable tendencia al vuelco lateral del aparato. Sin embargo estos ensayos confirmaron la capacidad de autorrotación de los rotores. Juan de la Cierva rechazó, por complicada, la posibilidad de un acoplamiento mecánico entre ambos rotores para obligarles a girar a la misma velocidad y, en lo sucesivo, todos sus autogiros fueron monorrotores.

La obsesión por poder equilibrar el momento de balanceo de un solo rotor de una forma eficaz y simple llevó a Juan de la Cierva a idear y patentar el rotor autocompensado (30 de mayo de 1921) razonando que, si bien la velocidad relativa de los perfiles es mayor en la pala que avanza que en la que retrocede, por el contrario su ángulo de ataque es menor (fig. 4) por lo que ambos efectos podrían compensarse con un diseño adecuado de las palas eliminando la asimetría de sustentación. Además, cambiando el paso de la pala, podría romperse la simetría y tener mando de balanceo directamente desde el rotor. La idea fue incorporada en los autogiros C.2 y C.3, el primero con un rotor de 5 palas y el segundo de 3 palas y ambos de gran solidez para evitar el funcionamiento con altos coeficientes de sustentación. El C.3 incorporaba el principio de mando de balanceo por control de paso colectivo de las palas mediante deformación del perfil en su borde de salida.

Sin embargo seguía persistiendo la tendencia al vuelco de los autogiros a pesar de que Juan de la Cierva instalaba motores cuyo par de reacción tendía a oponerse al par aerodinámico del rotor e incluso desplazaba lateralmente el propio rotor.

Juan de la Cierva seguía pensando en una solución sencilla y eficaz tratando de comprender la diferencia de comportamiento entre los modelos de autogiro a pequeña escala, que no presentaban ninguna tendencia al vuelco, y los autogiros reales. Finalmente encontró una explicación: la diferencia entre la flexibilidad de las palas que permitía en los aeromodelos un movimiento de deformación cuya velocidad alteraba la sustentación de las palas y establecía el equilibrio en balanceo. Inmediatamente ideó la solución más simple posible: articular las palas en su unión al eje con una articulación paralela a las cuerdas, lo que permitiría un movimiento de batimiento que elimina de forma natural tanto la posibilidad de transmitir al fuselaje el par de balanceo aerodinámico como el giroscópico producido por las maniobras. Además, el rotor articulado en batimiento responde con un movimiento de inclinación longitudinal de su plano de puntas a las posibles perturbaciones longitudinales (ráfagas) al contrario de un rotor rígido que responde con un momento lateral. Juan de la Cierva solicitó la patente de esta nueva invención el 18 de abril de 1922, la cual le fue concedida el 15 de noviembre del mismo año, pero, sin esperar a ello, la incorporó inmediatamente al rotor de 4 palas del autogiro C.4, que tenía entonces en construcción, mientras continuaba los ensayos de rodaje en el suelo e intentos de vuelo con los modelos C.2 y C.3.

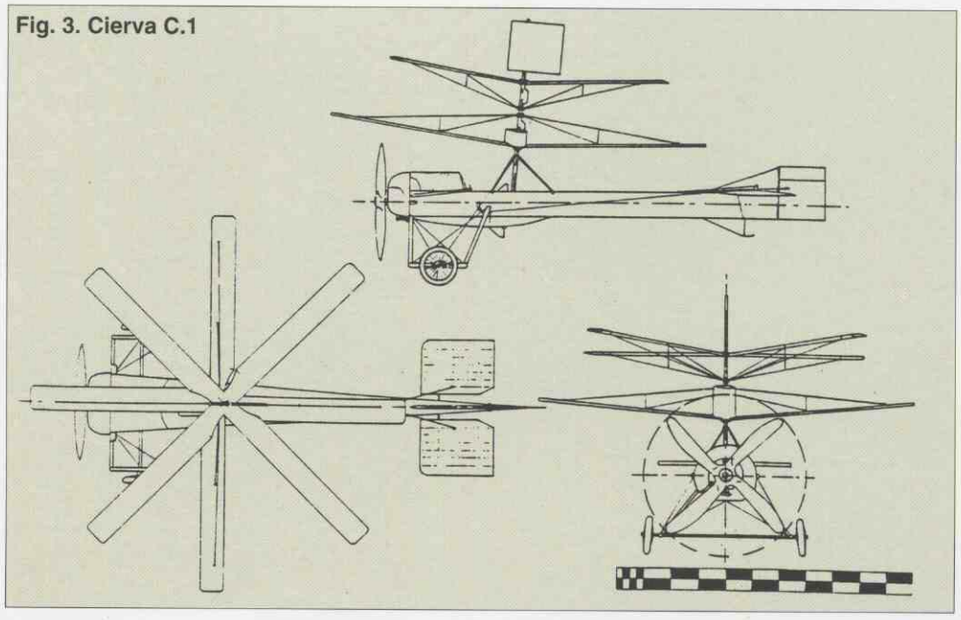


Fig. 3. Cierva C.1

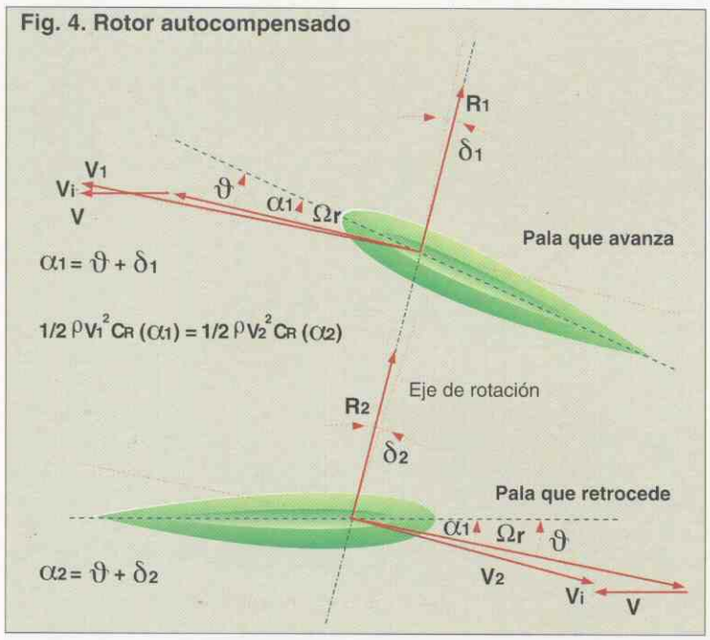


Fig. 4. Rotor autocompensado

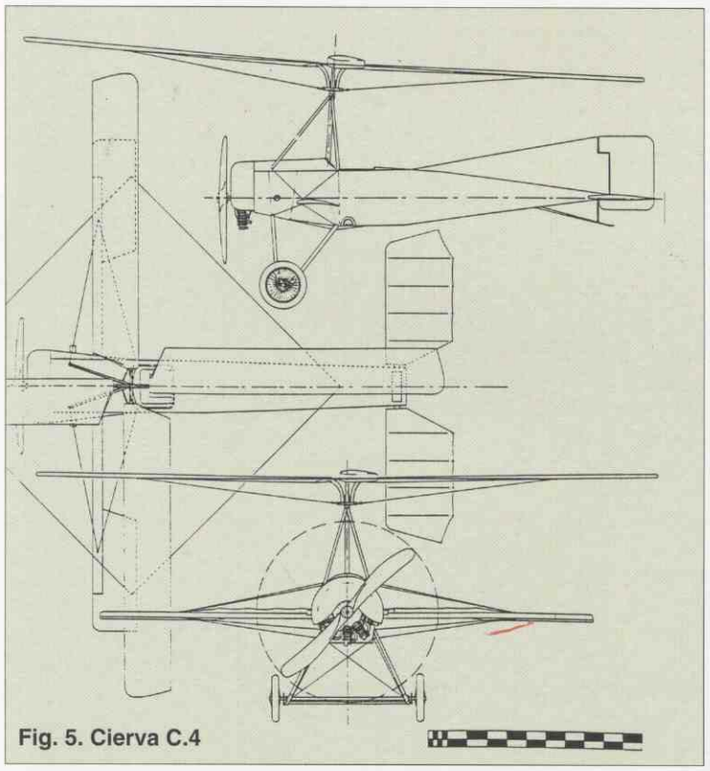


Fig. 5. Cierva C.4

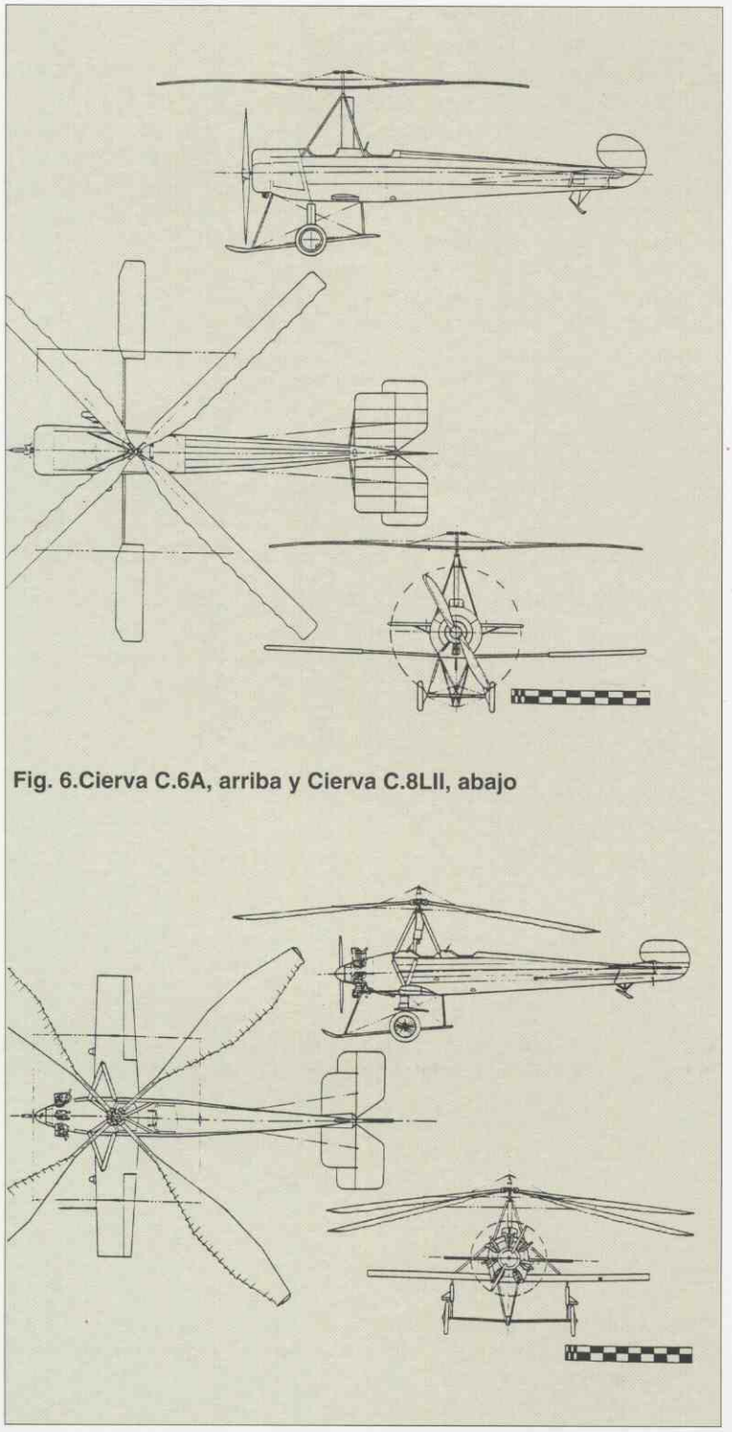


Fig. 6.Cierva C.6A, arriba y Cierva C.8LII, abajo

Tabla I

CARACTERISTICAS DE AUTOGIROS
(T. Martín-Barbadillo: el Autogiro, ayer, hoy y mañana. Espasa Calpe 1935)

Características	Autogireta	2 plazas económico	2 plazas rápido	3 plazas	4 plazas	5-6 plazas	10 plazas
Velocidad máxima	210 k.h.	235 k.h.	290 k.h.	270 k.h.	270 k.h.	270 k.h.	280 k.h.
Velocidad crucero	180 k.h.	200 k.h.	260 k.h.	240 k.h.	240 k.h.	240 k.h.	250 k.h.
Velocidad mínima	20 k.h.	20 k.h.	24 k.h.	20 k.h.	24 k.h.	24 k.h.	24 k.h.
Potencia	35 HP	70HP	160HP	180HP(1)	250HP(1)	500HP(1)	700HP(1)
Carga útil	95 kg.	175 kg.	320 kg.	400 kg.	625 kg.	1.250 kg.	1.750 kg.
Autonomía	630 km.	700 km.	750 km.	900 km.	700 km.	700 km.	720 km.
Angulo de subida al despegue hasta 15 m. de altura	50º	50º	50º	50º	50º	45º	25º
Coste, en gran serie (ptas)	10.000	13.000	20.000	25.000	35.000	60.000	125.000

(1) Motor diesel

Nota. Las cifras estampadas en este cuadro de características hipotéticas de tipos de autogiros, a seis u ocho años plazo, quedarán por bajo de la realidad: velocidad máxima del orden de los 300 y autonomía de más de 900 kilómetros, utilizando motores Diesel, se alcanzarán para entonces.

El C.4 (fig. 5) fue ensayado en Getafe desde junio de 1922 y sufrió varios accidentes que obligaron a incorporar diversas modificaciones, entre ellas el cambio del rotor original de 8m de diámetro por otro mayor de 9,75m con perfiles Eiffel 106 en lugar de los simétricos Eiffel 101 utilizado en los rotores anteriores, en lo que tuvo una influencia importante los ensayos de rotores realizados en el túnel aerodinámico de Cuatro Vientos bajo la dirección del Tte. Coronel Emilio Herrera Linares, futuro director de la Escuela Superior Aerotécnica. También intentó Juan de la Cierva conseguir el control lateral de la aeronave mediante inclinación lateral del rotor, pero la fuerza en el mando resultaba excesiva por lo que, finalmente, se le dotó de unos alerones montados sobre una viga transversal. En los ensayos del 9 de enero de 1923 el autogiro mostró una tendencia al balanceo en sentido contrario al habitual en todos los casos precedentes y el 17 de enero de 1923 el teniente Alejandro Gómez Spencer consiguió el primer vuelo recto y controlado con una aeronave de ala giratoria a una altura de unos 4 m y una longitud de unos 185m. Inmediatamente siguieron otros vuelos similares ante representantes de instituciones aeronáuticas oficiales y, tras el traslado del autogiro a Cuatro Vientos, el día 31 de enero Gómez Spencer realizó un vuelo de unos 4 km en circuito cerrado a más de 25m de altura y de 3,5 minutos de duración. La posibilidad de vuelo de una aeronave de alas giratorias estaba plenamente demostrada pero no puede decirse que fue un éxito fácil sino, muy al contrario, jalonado por múltiples problemas que sólo la dedicación y el ingenio de un hombre excepcional como Juan de la Cierva pudieron resolver siguiendo un camino en el que era necesaria una gran preparación técnica tanto mecánica como aerodinámica.

EL PERFECCIONAMIENTO DEL AUTOGIRO

DESPUÉS DEL ÉXITO DEL C.4 Juan de la Cierva continuó su tarea de perfeccionamiento del autogiro buscando emular al avión de ala fija, entre el escepticismo de algunos teóricos consagrados de la época y el apoyo de algunos otros, aunque el principal impulsor de los estudios teóricos fue el propio Juan de la Cierva.

Desarrolló el autogiro C.5, con un rotor de 3 palas para conseguir un buen compromiso entre solidez del rotor (relación de área de palas a área del disco barrido) y esbeltez de la pala (relación del radio a la cuerda) para un rotor autorrotante. Pero tras un fallo de una pala por fatiga en torsión, atribuído a un excesivo desplazamiento del centro de presiones en el perfil con curvatura Gö430, volvió al rotor de 4 palas con perfiles simétricos Gö429 en los sucesivos modelos del autogiro C.6 (fig. 6). Este fue el primer autogiro para el que consiguió una financiación del Gobierno español de 200000 pts (julio de 1925) como ayuda para proseguir el desarrollo, si se exceptúan los fondos concedidos para los ensayos de rotores en el túnel aerodinámico de Cuatro Vientos previos al vuelo del C.4. Fue también el modelo usado para importantes exhibiciones y para dar a conocer el autogiro fuera de España. El modelo C.6D fue el primero en incorporar alas fijas que descargaban algo el rotor en vuelo de avance y mejoraban el rendimiento de los alerones para el mando de balanceo, aunque Juan de la Cierva siempre se opuso a las alas fijas que consideraba innecesarias en sus autogiros.

Ya en su etapa inglesa, el 27 de febrero de 1927 un autogiro C.6C sufrió un accidente en Hamble al partirse una pala por fatiga debida a flexión en el plano de cuerdas. El fenómeno fue identificado como producido por el cambio periódico de sentido de la

Tabla II. CARACTERISTICAS TECNICAS DE AUTOGIROS

AUTOGIRO	ROTOR									ALA					
	Diám. (m)	Núm Palas Núm Palas	Cuerda (c) (m)	Perfil Perfil	Area (S) (m²)	Solidez ( )	Relación R/c	Régimen SL(rpm)	Vel. punta SR (m/s)	Env. (bw) (m)	Cuerda (cw) (m)	Area (Sw) (m²)	Alargam. bw/cw	Vacío (ME) (kg)	Máx. (M (kg)
C.1	6,0	4	0,400	E101	2x28,3	0,170	7,5			-	-				35
C.2	11,5	5			103,9					-	-			538	78
C.3		3													
C.4	8,0	4	0,577	E101	50,3	0,184	6,9	140	58,6	-				400	50
C.5	11,5	3		Gö430	103,9					-					
C.6	10,0	4	0,282	Gö429	78,5	0,072	17,7	130	68,1	-				655	78
C.6bis	10,5				86,6			140	77,0	-					
C.6A	11,0				95,0			160	92,2	-					109
C.6C	11,0	4		Gö429	95,0			140	80,6	-				675	103
cc,6D	11,0	4		Gö429	95,0			140	80,6						86
C.7	12,0	4		Gö429	113,1			120	75,4					900	135
C.8V	12,0	4		Gö429	113,1			120	75,4					909	125
C.8R	12,0	4		Gö429	113,1			120	75,4					724	100
C.8L-I	12,0	4	0,615	Gö429	113,1	0,131	9,8	125	78,5	7,9	1,077	8,51	7,34	748	115
C.8L-II	12,0	4		Gö429	113,1			115	72,3	7,9				793	112
C.8L-III	12,0	4		Gö429	113,1			120	75,4	7,9				793	101
C.8W	12,0	4		Gö429	113,1			120	75,4	8,6				787	112
C.9	9,14	4	0,469	Gö429	65,6	0,131	9,7			4,9	0,638	3,13	7,68	370	48
C.10	9,14	4		Gö429	65,6			135	64,6	5,2					50
C.11	10,75	4		Gö429	90,8										
C.12	12,0	4		Gö429	113,1			120	75,4					840	113
C.17MkI	10,15	4	0,606	Gö429	80,9	0,150	8,4	130	69,1	6,7	0,909	6,09	7,37	440	66
C.17MkII	10,15	4		Gö429	80,9			130	69,1					440	66
C.17Hydro	10,15	4		Gö429	80,9										66
C.18	12,0	4		Gö429	113,1										
C.19MkI	9,14	4		Gö429	65,6			140	67,0	6,24				340	58
C.19MkII	9,14	4		Gö429	65,6			180	86,1	6,24				385	63
C.19MkIII	10,66	4	0,434	Gö429	89,2	0,104	12,3	125	69,8	6,24	0,982	6,13	6,35	488	70
C.19MkIVP	10,36	3	0,378	RAF34	84,3	0,070	13,7	180	97,6	6,24				488	70
C.19MkIV	10,36	3		RAF34	84,3			180	97,6	6,24	0,821	5,12	7,60	476	70
C.19MkV	10,36	3		Gö606	84,3			180	97,6	-				426	70
C.24	10,36	3		RAF34	84,3			200	108,5	5,94				580	81
C.27	9,8	3	0,283		75,4	0,055	17,3	210	107,8	6,24	0,821	5,12	7,60	280	49
C.28	8,53	2		Gö606	57,1			200	89,3						27
C.29	15,24	3	0,359	Gö606	182,4	0,045	21,2			-				1461	226
C.30 Prot.	11,28	3		Gö606	99,9			210	124,0	-				572	86
C.30P	11,28	3		Gö606	99,9			180		-				544	81
C.30A	11,28	3	0,254	Gö606	99,9	0,043	22,2	210	124,0	-				664	86
C.30MkIIaV	11,28	3		Gö606	99,9			210	124,0	-					
C.30MkV	12,21	3		23012	117,1					-					
C.31	12,80	3			128,7			234	156,8	-				907	136
C.32	10,36	3	0,255		84,3	0,047	20,3	270	146,5	-				590	86
C.34	16,50	3	0,324	Gö606	213,8	0,038	25,5			-				1650	230
C.40	13,41	3	0,207	23012	141,2	0,029	32,4	180	126,4	-				612	88

componente de fuerza en el plano de cuerdas cuando las palas giran. Los vuelos de los autogiros fueron suspendidos y los rotores sometidos a ensayos en una torre situada en Hamble utilizando el viento natural para hacer girar el rotor. Juan de la Cierva se dedicó de nuevo al análisis y solución del problema, siempre de forma simple, introduciendo una nueva articulación perpendicular al plano de cuerdas, la articulación de arrastre, que fue ensayada en España en un autogiro C.7. El rotor del autogiro pasaba así a tener todas las articulaciones de un rotor de helicóptero moderno, excepto la de cambio de paso que en un autogiro no es necesaria ya que la autorrotación se consigue en cada situación con un ángulo de ataque adecuado del rotor. Sin embargo el movimiento de arrastre de las palas tenía que ser amortiguado artificialmente, a diferencia del movimiento de batimiento que tiene un amortiguamiento aerodinámico natural. Sin embargo los rotores con doble articulación demostraron ser mucho más amortiguadores de vibraciones que los rotores precedentes con lo que el vuelo del autogiro se hizo más confortable.

Otra de las mejoras necesarias en el autogiro era la reducción de su carrera de despegue ya que para conseguir un régimen del rotor que permitiera el vuelo del aparato era necesario acelerarlo en tierra en una carrera de despegue desproporcionada frente a la de aterrizaje que era prácticamente nula. El embalamiento del rotor por medios mecánicos (cable arrollado al eje) con el autogiro parado se abandonó pronto y tampoco tuvo éxito inicialmente el lanzamiento por medio de un sistema mecánico accionado por el motor, probado en el autogiro C. 11 en 1930, debido a su excesivo peso. Juan de la Cierva, siempre buscando la simplicidad, pensó en un lanzamiento aerodinámico utilizando el soplo de la hélice deflectado hacia el rotor por medio del estabilizador horizontal. Los primeros intentos, con una cola monoplana, resultaron poco efectivos por lo cual Juan de la Cierva diseñó una cola biplana (cola de escorpión) que constituía, con las derivas laterales, un cajón deflector que demostró su eficacia en el autogiro C.12. El lanzamiento aerodinámico, aunque ingenioso y simple en su operación, suponía la fabricación de unas superficies aerodinámicas complicadas por lo que fue sustituido pronto por el lanzamiento mecánico por el motor cuando en Estados Unidos el español Heraclio Alfaro desarrolló un lanzador mecánico probado con éxito en uno de los autogiros de Pitcairn.

Otra de las obsesiones constantes de Juan de la Cierva era conseguir que el autogiro pudiera alcanzar las velocidades de crucero de los aviones de la época con potencia y peso similares. Para ello era necesario reducir todo lo posible la resistencia aerodinámica tanto en el fuselaje como en el rotor. En cuanto al fuselaje Juan de la Cierva pensó en la utilización de fuselajes cerrados, de menor resistencia que los abiertos, y así lo hizo en los autogiros C.24 y C.29. La disminución de resistencia del rotor pasaba por la eliminación de los cables de suspensión de las palas, utilizando rotores con palas cantilever y topes de desplazamiento, y por una adecuada optimización del propio rotor disminuyendo su solidez, lo cual requería una disminución del número de palas y una selección de perfil que permitiera obtener la sustentación requerida con un buen rendimiento aerodinámico. La aplicación de esta filosofía puede seguirse en el autogiro C. 19: el C. 19 Mk II tenía un rotor de 4 palas arriostradas con perfil simétrico Gö429; con el motor A.S. Genet Major I de 105 hp alcanzaba una velocidad máxima de 132 km/h. El C. 19 Mk IV con un rotor de 3 palas cantilever con perfiles RAF34 y el mismo motor tenía una velocidad máxima de 164 km/h, lo que representaba una ganancia de un 24% (fig. 7).

SAS			MOTOR			VELOCIDADES			OTRAS ACTUAC.			AÑO	OBSERVACIONES
elación ME/MTC	Carg. Discal (N/m²)	Carga/área palas (N/m²)	Modelo	Pot máxi (hp)	Relac. M_E/P (kg/hp)	Vmáx (km/h)	Vmin (km/h)	Relación Vmáx/Vmin	Vasc. (m/s)	Techo (ft)	Alcance (km)		
	60,0	351,5	Le Rhone	60	5,83							1920	Dos rotores coaxiales
,683	74,3		Le Rhone 9Ja	110	7,16	125	12	10,4		14000		1922	No voló
			Le Rhone 9C	80								1921	No voló
,800	97,5	530,0	Le Rhone 9C	80	6,25	88	56	1,6				1923	1er autogiro que voló
			Le Rhone 9Ja	110								1923	
,840	97,4	1352,4	Le Rhone 9Ja	110	7,09	100	55	1,8	1,0			1924	
												1925	Demostración en UK
	112,4					108	63	1,7	1,3			1925	
,655	106,4	Clerget 9Bb	130	7,93	140	24	5,8					1926	1er autogiro UK
	89,5		Clerget 9Bb	130	6,68	140	24	5,8				1926	1er autogiro con pasajero
,667	117,0		Hs8Fb	300	4,50	180						1926	Prototipo
,724	108,7		Wolseley Viper	200	6,28	160			1,4			1926	
,722	86,9		Clerget 9Bb	130	7,72	172						1927	
,650	99,6	760,3	AS Lynx	180	6,39	109	25	4,4	0,6			1927	
,708	97,0		AS Lynx IV	210	5,33	170	40	4,3	2,5		410	1928	Autogiro pedido por Weir
,781	88,0		AS Lynx IV	210	4,84	170	40	4,3	3,8			1928	Autogiro para Italia
,703	97,0		Wright J-5	220	5,09	180	40	4,5	5,1			1928	
,761	72,6	554,2	AS Genet I	70	6,94							1927	Prototipo
	74,7		AS Genet I	70	7,14							1928	No voló
			ADC Airdisco	120								1928	Prototipo
0	98,3		Wright R-760	225	5,04							1929	Prototipo. Const. Loring
7	79,9	532,7	ADC Cirrus	90	77,33	145	40	3,6	2,5		337	1928	Prototipo
,667	79,9		Avro Alpha	100	6,60		40					1929	Prototipo
	79,9		Avro Alpha	100	6,60							1930	1er Autogiro hidro
			Wright R-760	225								1929	1er autogiro Francia
7	88,0		As Genet II	80	7,36	153	40	3,8	2,5		450	1929	1er autogiro prod. serie
6	94,9		AS Genet Maj.	105	6,05	132	40	3,3	2,5	8000	480	1929	
3	77,7	747,1	AS Genet Maj.	105	6,70	132	40	3,3	2,4	13000	280	1930	
,694	81,7	1167,1	AS Genet Maj.	105	6,70	164	40	4,1	2,3	11200	430	1932	
,677	81,7		AS Genet Maj.	105	6,70	164	40	4,1	3,2	14000	370	1932	Autogiro con rotor cantilerer
9	81,7		AS Genet Maj.	105	6,70	160						1932	Rotor control directo
,711	94,9		DH Gipsy III	120	6,80	177	40	4,4	3,0	9115	560	1931	Prototipo
1	63,7	1158,2	Pobjoy Catar.	85	5,76	164	40	4,1	4,0		500	1932	Const. en Francia
	46,6		Douglas Dryad	40	6,80	160						1933	
,644	121,8	2706,7	AS Panther IIA	550	4,12	260	33	7,9	7,6		450		No voló. Const. Westland
4	84,6		AS Genet Maj.	105	8,21	177	25	7,1	3,8	13125	460	1933	1er aut. control directo
,667	80,0		As Genet Maj.	140	5,83	193	28	6,9	5,0	15750	480	1933	
1	84,5	1965,1	AS Genet Maj.	140	6,15	178	51	3,5	3,8	8000	460	1934	Autogiro serie
			AS Genet Maj.	140								1934	
			Salmson 9Nd	203								1934	Despegue por salto
	103,7		Najer Rapier IV	385	3,54	332	35	9,9		25000		1934	Propuesta
	100,2	2132,2	DH Gipsy Six	200	4,31	290	32	9,1	6,1	16000		1934	Propuesta
,717	105,4	2774,4	Gnome Rhone	350	6,57	220	45	4,9		14750	750	1934	Prototipo
,692	61,4	2115,7	Salmson 9Nd	203	4,35	193			5,0		3,20	1939	Ultimo autogiro UK

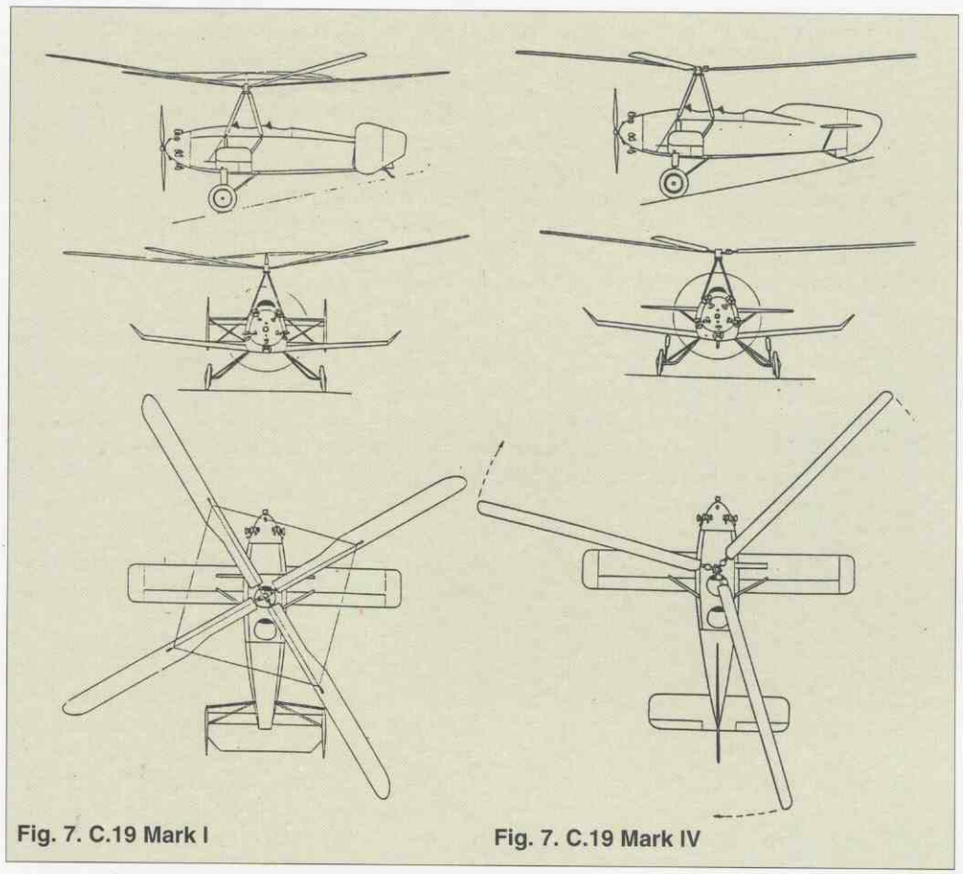


Fig. 7. C.19 Mark I

Fig. 7. C.19 Mark IV

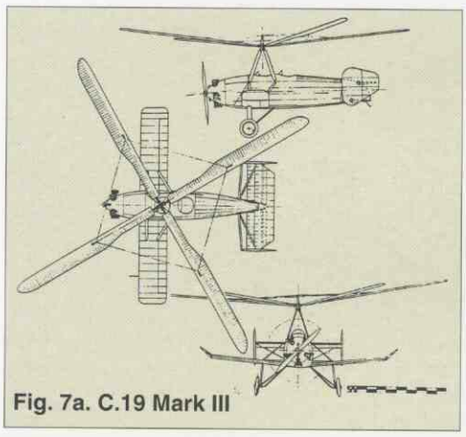


Fig. 7a. C.19 Mark III

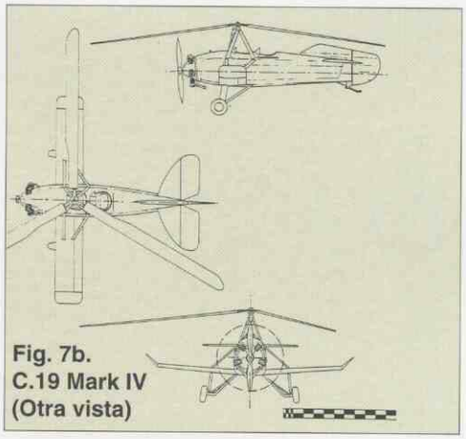


Fig. 7b. C.19 Mark IV (Otra vista)

LOS ULTIMOS DESARROLLOS

DESDE LOS PRIMEROS VUELOS del C.4 el control lateral del autogiro había sido confiado a alerones, primero montados sobre una viga transversal y después sobre un ala. Pero Juan de la Cierva, que deseaba eliminar el ala fija del autogiro, siempre pensó que el verdadero sistema de control, tanto longitudinal como lateral, estaba en poder inclinar el plano del rotor respecto al fuselaje, consiguiendo así un mando eficaz e independiente de la velocidad de vuelo. De hecho intentó el control lateral en el C.4 por este procedimiento y parece ser que volvió a intentarlo en los modelos C.10 y C.11 en 1928 sin éxito, debido a las fuerzas excesivas que aparecían en el mando. Sin embargo, Juan de la Cierva continuó buscando una solución que encontró finalmente en una cabeza de rotor montada sobre una articulación universal en el eje, de tal forma que podía inclinarse en cualquier dirección. Sus ensayos se realizaron sobre un C.19 modificado (monoplaza sin alas fijas), designado C. 19 Mk V (G-ABPX). Los ensayos se llevaron a cabo en marzo de 1932 y la patente de este nuevo sistema se solicitó en el Reino Unido en diciembre de 1933. Con ello Juan de la Cierva había conseguido un rotor capaz de sustentar y controlar el autogiro sin necesidad de acudir a cambio de paso cíclico ni colectivo en un alarde de ingenio que dio origen al más simple de los rotores sustentadores y controladores que se pueda imaginar.

Este tipo de rotor fue la base del autogiro C.30 (fig. 8), modelo con diversas variantes que incluyen cambios de los perfiles iniciales Gö429 ó RAF34 por el Gö606 y, finalmente por el NACA 23012 buscando reducir las vibraciones producidas por un momento de torsión variable en las palas inherente a los perfiles de gran curvatura. El C.30 ha sido, junto al C.19, el tipo de autogiro más conocido de todos los desarrollados por Juan de la Cierva, ya que entre 1933 y 1939 se llegaron a producir más de 180 ejemplares en el Reino Unido, Francia y Alemania demostrando su utilidad práctica en vuelos a baja velocidad y próximos a tierra durante la Segunda Guerra Mundial.

Pero el ingenio de Juan de la Cierva seguía en plena actividad e inmediatamente se aplicó a otro problema: la anulación de la carrera de despegue del autogiro mediante el despegue por salto. La idea y la solución, como era habitual en Juan de la Cierva, fueron simples y eficaces. Una articulación de batimiento, situada en el plano de cuerdas de la pala pero inclinada respecto al eje de la misma obliga a que todo movimiento de batimiento vaya acompañado de un cambio de paso de la pala; análogamente una articulación de arrastre, situada en el plano definido por los ejes de la pala y del rotor pero inclinada respecto a ellos (no normal al eje de pala) obliga a que un movimiento de arrastre vaya acompañado de un cambio de paso (fig. 9). Juan de la Cierva aprovechó este último efecto para acelerar el rotor, con el autogiro frenado, hasta una velocidad de rotación superior a la nominal, con las palas apoyadas en el tope posterior de arrastre y con un paso de sustentación nula; al desembragar el motor las palas se separaban de este tope y, en su movimiento de arrastre, aumentaban el paso consiguiendo de este modo la sustentación necesaria para despegar el autogiro en un salto de 4 a 5 m; entre tanto la hélice impulsaba el autogiro para conseguir la velocidad de avance necesaria para mantener la autorrotación del rotor al régimen nominal. El sistema se ensayó en el prototipo del autogiro C . 30 (G-ACFI) en agosto de 1933 y requirió diversos perfeccionamientos , debido a los problemas de vibraciones y resonancia en el suelo asociados a un movimiento de arrastre sin amortiguamiento. Sin embargo se hicieron varias demostraciones con éxito, entre ellas la del 23 de julio de 1936 con un autogiro C.30 dotado del rotor denominado autodinámico, pocos meses antes de la muerte en accidente de aviación de Juan de la Cierva, acaecida en Croydon el 9 de diciembre de ese mismo año, cuando el genial inventor seguía en plena actividad creadora.

POSIBILIDADES DEL AUTOGIRO PREVISTAS POR SU INVENTOR

JUAN DE LA CIERVA ERA UN INGENIERO con una profunda formación en ciencias básicas, característica de los Ingenieros de Caminos de aquella época, que se esforzó en aplicar sus conocimientos al desarrollo de una aeronave de su invento muy singular para su tiempo. Una de sus obsesiones fue hacerla competitiva con los aviones de peso y potencia similares, para lo cual preveía la necesidad de reducir la resistencia parásita, utilizando un tren de aterrizaje plegable, superficies de cola cantilever y un pilón soporte del rotor de mínima resistencia. También pensó en la reducción de la solidez del rotor situándola en valores próximos al 5 %, lo que le permitía aumentar la velocidad máxima llegando a valores que podrían superar los 300 km/h. Con una relación de velocida-

des máxima a mínima cercana a 10:1 la utilización de hélices de paso variable, también prevista por Juan de la Cierva, habría mejorado de forma notable las actuaciones del autogiro. En su informe n° 56 para la Compañía "Cierva Autogiro Co." de 9 de abril de 1934, presentaba las estimaciones de características de dos autogiros de tren retráctil, los C.31 y C.32, con motores de 385 hp y 200 hp y masas máximas de 1360 kg y 860 kg respectivamente: las velocidades máximas del autogiro podrían superar los 300 km/h y las ascensionales los 8,5 m/s (500 m/min). Análogas predicciones pueden encontrarse en el libro de Tomás Martín-Barbadillo: "El Autogiro: Ayer, hoy, mañana ...", Espasa-Calpe, 1935, en el que su autor preveía autogiros de hasta 10 plazas, con una carga útil de 1750 kg y motor diesel de 700 hp (tabla I).

La evolución de las características técnicas de los autogiros de Juan de la Cierva puede seguirse en la tabla II. Fue pasando progresivamente desde rotores de palas arriostradas y gran solidez a los de palas cantilever y solidez pequeña, adoptados posteriormente por los helicópteros. Del control por medio de alerones y superficies de cola convencionales, que necesitan una cierta velocidad de avance para ser eficaces, pasó al mando directo por inclinación del eje del rotor, sin necesidad de incorporar el plato oscilante para mando de paso cíclico. Eliminó completamente el ala fija, ahorrando así peso y costes de fabricación. Ideó la forma de acelerar el rotor sin necesidad de obligar al autogiro a rodar sobre el suelo y consiguió hacer "saltar" al autogiro para anular la carrera de despegue.

Cuando se entra ya en un análisis concreto de las cifras puede verse como disminuyó la solidez de sus rotores desde un 18% en el C.4 a cifras próximas al 5%, para reducir la resistencia parásita del rotor, al mismo tiempo que aumentaba la esbeltez de pala y la velocidad de punta colocando a los perfiles en una situación óptima de autorrotación; no obstante las velocidades de punta de pala están lejos de las que se utilizan actualmente en los helicópteros, pero también las cargas discales, que mantuvo siempre entre 75 y 110 N/m², eran inferiores a las habituales en los helicópteros.

Consiguió cifras de relación entre velocidad máxima y mínima en vuelo horizontal que estaban entre 4:1 y 8:1 lo cual es notable para una aeronave con hélice propulsora de paso fijo.

Las velocidades máximas ascensionales no eran muy altas, pero hay que tener en cuenta que siempre utilizó relaciones peso/potencia bastante más elevadas que las de los aviones.

La relación masa vacío/masa máxima fue siempre alta, del orden de 2/3, pero eran también valores habituales para los aviones con una estructura de tubo de acero soldado recubiertos de tela y con formeros de madera.

Es evidente que de haber continuado la actividad de Juan de la Cierva habría sacado pleno partido de la mejora de rendimiento propulsivo de las hélices de paso variable, de la disminución de resistencia aerodinámica del tren de aterrizaje retráctil, de la reducción de masa en vacío que permite la construcción de estructuras monocasco de aleación ligera y, más recientemente, de los materiales compuestos, así como de la ganancia en masa de los motores turbohélices más combustible en alcances del orden de 300 a 400 km, típicos del autogiro.

Es muy posible que el autogiro se hubiera consagrado como una aeronave hermana del helicóptero que, sin tener la capacidad de efectuar el vuelo al punto fijo como este último, es más barato, más fácil de volar y más eficiente en muchas misiones.

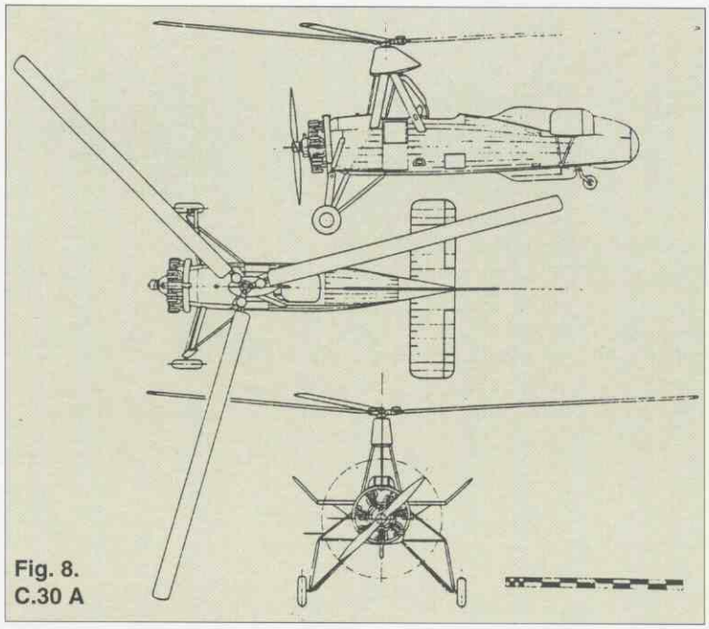
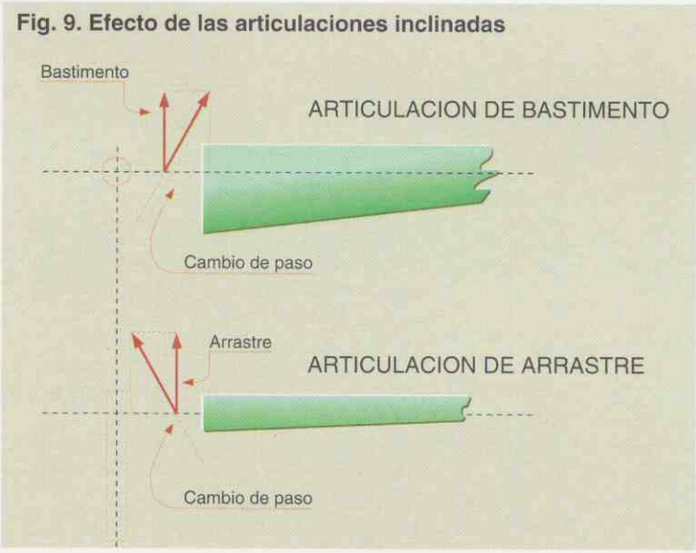


Fig. 8. C.30 A

Fig. 9. Efecto de las articulaciones inclinadas



EPILOGO

LA MUERTE DE JUAN DE LA CIERVA truncó, sin duda, un camino de realizaciones que, sin él, derivó hacia la solución más complicada del rotor del helicóptero, con su reductor y transmisión mecánica de potencia más el control por medio del cambio de paso cíclico y colectivo. A cambio de ello se consiguió el vuelo a punto fijo que el autogiro es incapaz de hacer.

Sin embargo la seguridad del helicóptero en el caso de fallo de motor sigue descansando en la capacidad de sustentación de un rotor en autorrotación demostrado por Juan de la Cierva. Las articulaciones de batimiento y arrastre, reales o ficticias, siguen siendo esenciales para el buen comportamiento estructural y aerodinámico de los rotores.

No hay actualmente ninguna publicación seria sobre aeronaves de alas giratorias que no reconozca el valor de la aportación de Juan de la Cierva al desarrollo de estas aeronaves. En él se dieron una conjunción de características difícilmente repetibles: su excelente formación básica y su capacidad para aplicarla a realizaciones concretas; su tenacidad para proseguir el desarrollo de sus ideas sin desanimarse por las numerosas dificultades que se le fueron presentando; la búsqueda constante de un perfeccionamiento, sin darse por satisfecho con lo conseguido y aplicando siempre el principio de solución más simple para la consecución de los objetivos propuestos.

Juan de la Cierva es, sin duda, el ejemplo más claro de lo que debe ser un ingeniero para aportar su esfuerzo al progreso de la humanidad. ■

REFERENCIAS

Libros

El Autogiro: Ayer, hoy y mañana .Tomás Martín Barbadillo. Espasa-Calpe, 1 935

The Autogiro and how to fly it. Reginal Brie. Sir Isaac Pitman & Sons Ltd, 1935

Autogiro: Juan de la Cierva y su obra. Jose Warleta Carrillo. Instituto de España, 1978

Cierva Autogiros: The Development of Rotary-Wing Flight. Peter W. Brooks Airlife Publishing Ltd., 1988.

Artículos

Juan de la Cierva y su contribución al desarrollo de las aeronaves de alas giratorias. Pedro Blanco Pedraza. I conferencia Juan de la Cierva, 1958.

The Era of the Autogiro. J.A.J. Bennett. First Cierva memorial lecture to the RAeS, 1961.

Siete etapas de la historia del Autogiro. José Warleta Carrillo. XXI conferencia Juan de la Cierva, 1979.

Los comienzos de la Aeronáutica en Valladolid

ANTONIO GONZALEZ BETES
Coronel Ingeniero Aeronáutico

ESTE TRABAJO TRATA DE HISTORIAR LOS COMIENZOS DE LA AERONAUTICA en Valladolid. Ya en 1904, mientras los primeros automóviles petardeaban por el paseo de Zorrilla espantando a los caballos que tiraban de los carruajes, los pucelanos -naturales de Valladolid- pudieron contemplar la ascensión de un globo tripulado desde la Plaza Mayor.

En el Pinar de Antequera hubo en 1909 una actividad inusitada y dos ingenieros militares se afanaban en descubrir los secretos del vuelo utilizando unos frágiles planeadores.

En 1910 las autoridades municipales se hicieron eco del sentir popular y prepararon para las fiestas de San Mateo el primer festival de aeronáutica. No tuvo éxito y la capital esperó hasta 1911 en que se produjo un doble suceso: una fiesta con aeroplanos y otra con globos, esta última merced a la colaboración del Real Aeroclub de España. Ambos festejos mostraron las artes del vuelo.

Veamos como fueron estos comienzos de la aeronáutica en Valladolid.

UN AERONAUTA EN LAS FIESTAS DE SAN MATEO DE 1904

EL DIA 16 DE SEPTIEMBRE DE 1904 FUE ANUNCIADO A BOMBO Y PLATILLO que el capitán Ranea-lo de capitán es un decir-efectuaría una ascensión en un globo, que curiosamente se llamaba "Ciudad de Valladolid".

El día amaneció claro y a la 11, 30 horas el sol iluminaba con claridad el centro de la plaza Mayor, donde se había habilitado un parque de aerostación. El numeroso público rodeaba un hornillo que producía el aire caliente necesario para inflar el globo sostenido por dos mástiles.

Lámina 2 Se puede observar como era el improvisado parque de aerostación en un plano de la época.

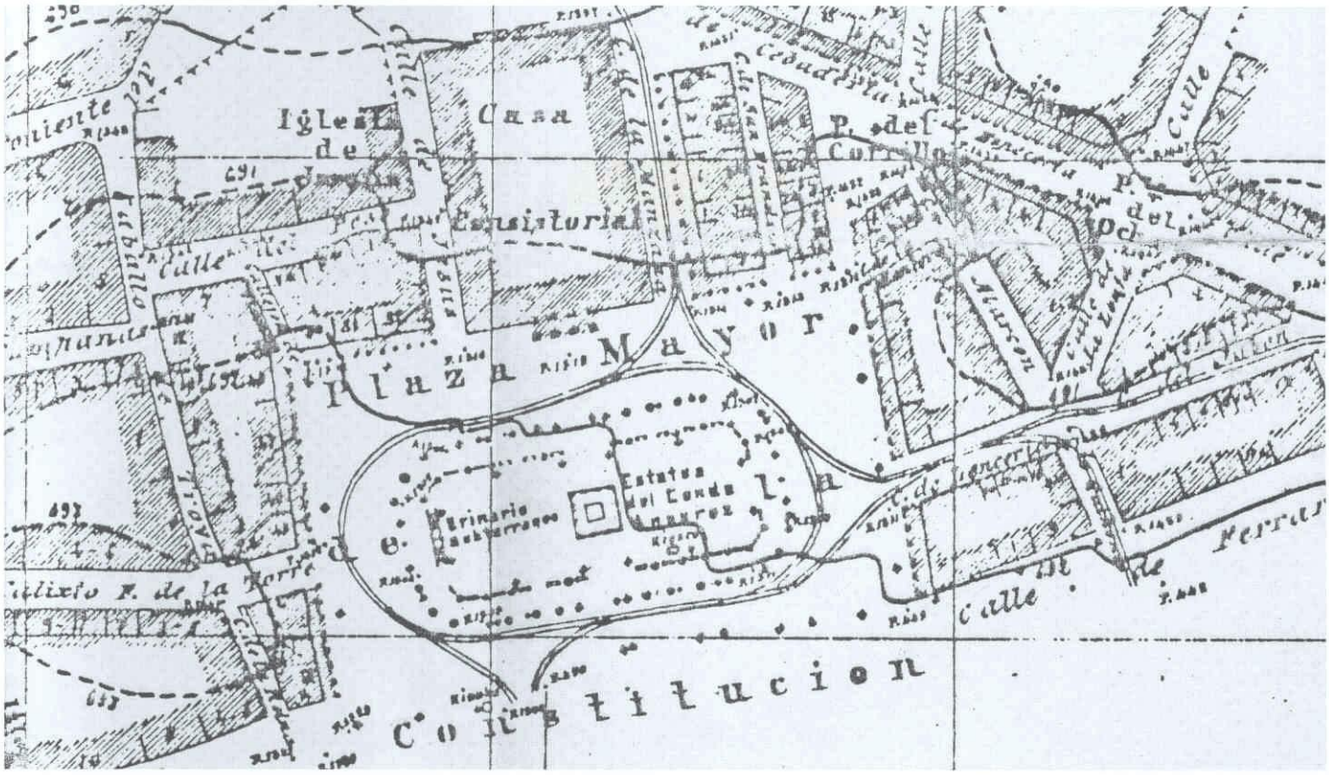


Lámina 1. Unico documento gráfico de la ascensión del aeronauta Ranea.Se observan claramente los edificios que rodeaban la Plaza Mayor y el globo en el momento de chocar con el tejado.

Ranea comprobó la tensión de la envoltura del globo y la debió encontrar correcta, ya que con gran prisa se metió en la barquilla y dijo: ¡Suelten!. El globo se tambaleó varias veces y volvió a tierra. Le llevaron de nuevo al hornillo. Un cuarto de hora después, Ranea dio la voz de suelta y esta vez se elevó majestuosamente, viéndosele a Ranea saludar desde la barquilla al público que estaba admirado de ver por primera vez un ser humano por los aires.

El aire que soplaba en la plaza arrastró el globo en dirección al Canal de Castilla, pero al no tener suficiente altura, la barquilla chocó con el tejado de uno de los edificios que rodeaban la misma, momento que aprovechó el aeronauta para quedarse en el tejado. El globo, libre de peso escapó hacia las alturas yendo a caer en la orilla del río Pisuerga, cerca de la fábrica de energía eléctrica.

Varias personas ayudaron a traerlo de nuevo a la plaza. Mientras, el aeronauta fue auxiliado a bajar del tejado y con gran aplomo se subió en un carruaje que dando la vuelta a la plaza partió como alma en pena por la calle Santiago.

El domingo día 19 a las once y media de la mañana, también desde la Plaza Mayor se elevó el globo con los acordes de un pasodoble;pero ocurrió lo mismo que el día anterior, el globo volvió a tierra tambaleándose.

De nuevo se infló y partió en dirección de la Acera - un edificio de la plaza- pero al llegar a unos doce metros de altura, cayó. Cundió la alarma que seguida de sustos y carreras evitó una tragedia. Mientras, el globo boqueaba lanzando un humo muy negro y una señorita sufrió un síncope siendo auxiliada en un comercio.

Y así terminó la conquista del aire por Ranea en los cielos castellanos.

El único documento gráfico de la ascensión del aeronauta Ranea, se ofrece en la Lámina 1. En ella se observan claramente los edificios que rodeaban la Plaza Mayor y el globo en el momento de chocar con el tejado.

En la Lámina 2, se puede observar como era el improvisado parque de aerostación en un plano de la época.

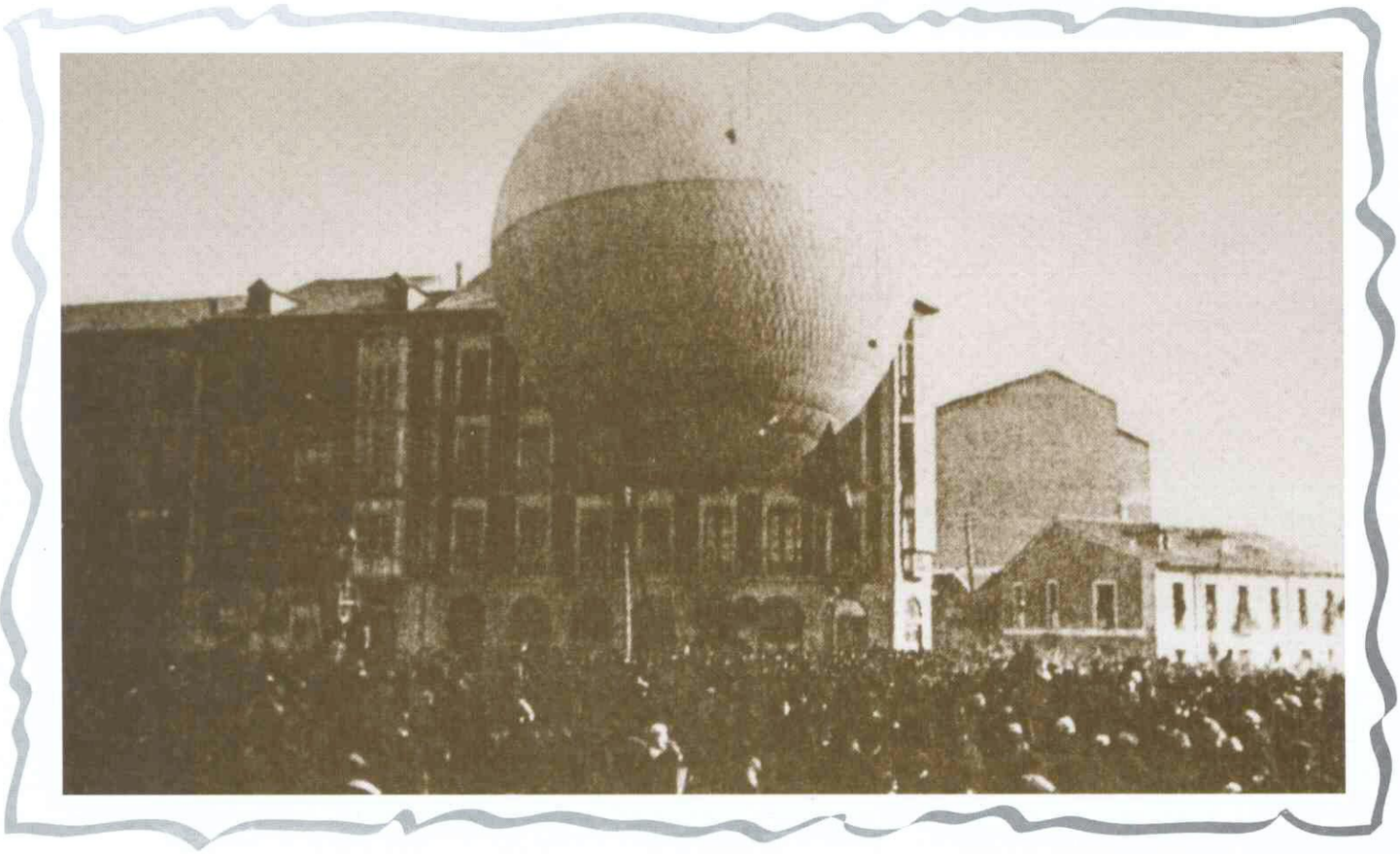
Siete años esperó el público de Valladolid para ver de nuevo las maravillas del vuelo y lo consiguió en unas fiestas memorables que se narran a continuación.

FERIAS DE SEPTIEMBRE DE 1911

EN EL PROGRAMA DE FESTEJOS DE LAS FERIAS DE SEPTIEMBRE DE 1911, aparecía el siguiente anuncio:

Día 19
A las once de la mañana
CONCURSO DE AEROSTACION
con la cooperación del Real Aeroclub de España.

Lámina 3. Una vista del parque de aerostación con uno de los globos.



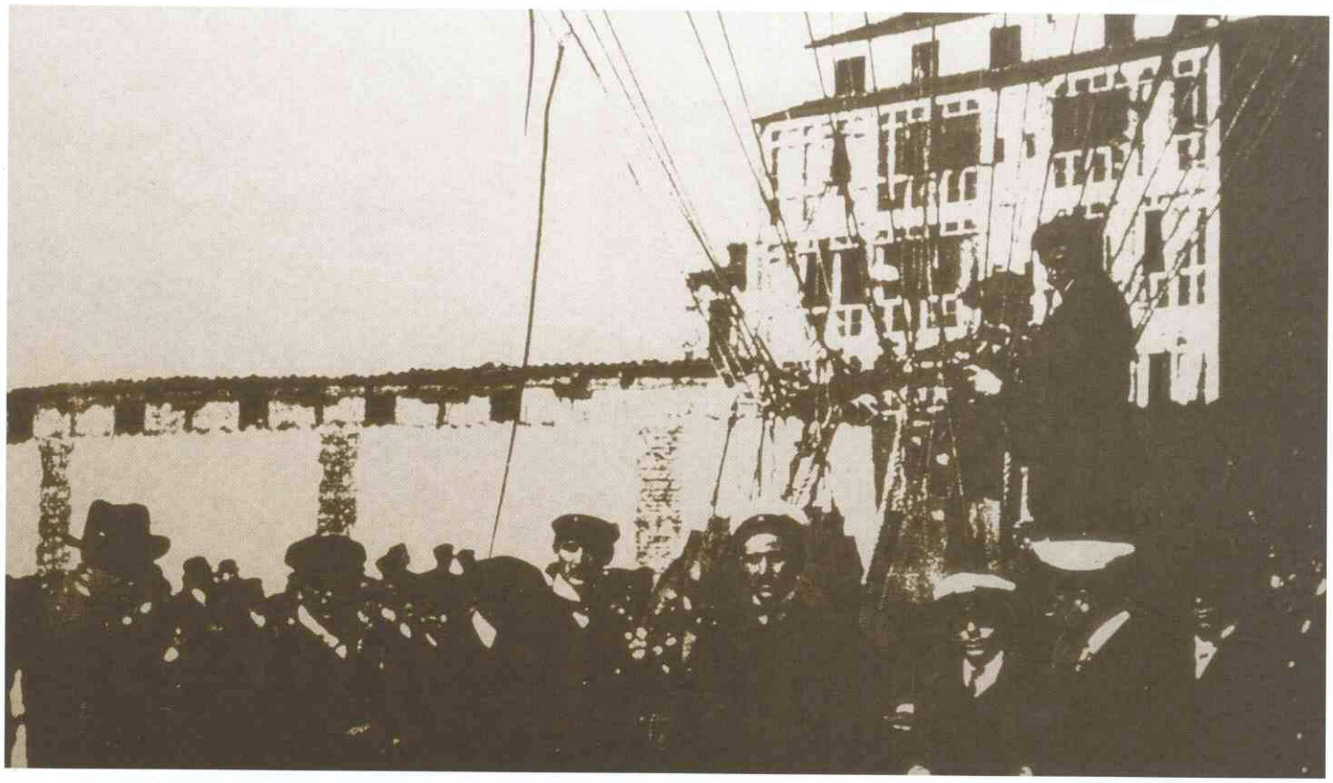


Lámina 4. Uno de los globos rodeado de público,en la fiesta de aerostación celebrada en septiembre de 1911 en Valladolid.

El Parque de Aerostación se habilitó en unos terrenos propiedad del señor Semprún, situados en la calle de la Estación- antiguo callejón de los toros- cerca de la fábrica de Gas y al lado de la Plaza de Colón.

Actuarían cuatro globos: "Gerifalte", "Montaña", "Reina Victoria" y "Duro".

En la lámina 3, una vista del parque de aerostación con uno de los globos.

El Ayuntamiento instaló palcos, sillas y vallas. Los precios eran los siguientes:Palcos con 6 entradas, 6 pesetas; Sillas de pista, 1; Entrada general, 0,25.

Por dificultades técnicas se demoró el festejo hasta el día 20. La inflación comenzó en la madrugada del 19, porque los aerosteros calcularon que se tardarían unas 17 horas en llenar los globos. Eran necesarios 6. 000 metros cúbicos de gas.

La mañana del 20 amaneció muy ventosa debido a un brusco cambio del tiempo y se suspendió la inflación por culpa del fuerte viento. (Nota 1). De acuerdo con el Ayuntamiento se trasladó al lunes día 25 de septiembre para las 4 de la tarde.

Amaneció un día estupendo. A las 4 en punto, lleno de público el parque, el comisario deportivo Julio Segovia dio la orden de suelta.

El primero en salir fue el globo señuelo, el "Reina Victoria" al que habían de perseguir los otros. Pilotado por el capitán de ingenieros García Pruneda, secretario del Real Aeroclub de España ascendió y se sostuvo sobre la población algún tiempo.

Cinco minutos mas tarde salió el "Montaña" pilotado por Eduardo Magdalena con varios pasajeros y por último despegó sin problemas el "Duro", pilotado por Alberto Ottli, llevando de pasajeros a Benito Loygorri, Rodríguez Guerra y a Paco Mancisidor.

Los vallisoletanos y forasteros pudieron contemplar al fin un espectáculo inenarrable; los cuatro globos encima de la ciudad meciéndose a los impulsos del viento suave que soplaba en las alturas. Los globos se estabilizaron a 2. 750 metros de altitud y derivaron muy lentos al Noroeste. A las 17:35 aterrizó el "Reina Victoria" en Renedo de Esgueva y cerca, a menos de 2 kilómetros, el "Montaña " y el "Duro".

Varios automóviles trasladaron a los competentes aeronautas a Valladolid, donde fueron recibidos con todos los honores.

La copa de plata -primer premio- correspondió al piloto Eduardo Magdalena. La Comisión de Festejos recibió innumerables felicitaciones por haber proporcionado tan alegres jornadas aéreas. El RACE y sus pilotos fueron festejados por el Ayuntamiento.

En las láminas 4, 5 y 6 se presentan documentos gráficos de gran interés, pues se contemplan los globos en el Parque de Aerostación;en la Lámina 4, uno de los globos rodeado de público;en la 5, el globo señuelo "Reina Victoria", pilotado por Garcia Pruneda momentos antes del despegue a las 16, 05 del 25 de septiembre de 1911; en la 6 el globo "Montaña" en pleno vuelo sobre Valladolid.

Retrocedamos en el tiempo y traslademonos ahora a los pinares de Antequera.

Lámina 5. El globo señuelo,"Reina Victoria",pilotado por Garcia Pruneda, momentos antes del despegue a las 16,05 del 25 de septiembre de 1911.

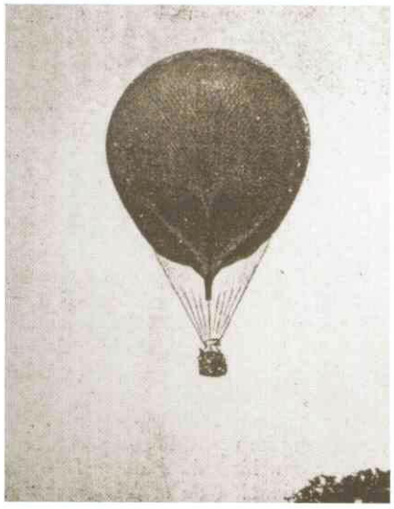


Lámina 6. El globo "Montaña" en pleno vuelo sobre Valladolid;16:15 horas del 25 de septiembre de 1911.

LOS AVIADORES MILITARES

AL SUR DE VALLADOLID SE ENCUENTRA UNA ZONA CON UNOS PINARES muy poblados cuyo nombre es Pinar de Antequera. En dichos pinares existían- y existen- unas instalaciones militares. En el año 1909 eran la sede del sexto Regimiento de Ingenieros. Destinados en la unidad citada, figuraban dos capitanes, Cañellas y Gómez, cuyo interés por las nuevas ciencias y descubrimientos, se había decantado hacia la aviación.

Este interés transcendió fuera del ámbito castrense y un grupo de Valladolid se puso en contacto con el regimiento y los capitanes, ofreciéndoles ayuda para sus experimentos. El Ejército apoyaba las experiencias pues pensaba que podrían tener aplicaciones en la guerra.

El "planeur" (planeador) construido por Cañellas era un aeroplano sin motor, que ayudado al despegue por personas, torno o caballerías, permitía practicar el vuelo. En julio de 1909, el capitán Cañellas explicó el alcance de sus experiencias y que se reseñan en un recuadro, "Los experimentos de los capitanes Cañellas y Gómez".

BREVE SEMBLANZA DEL AERONAUTA RANEA.

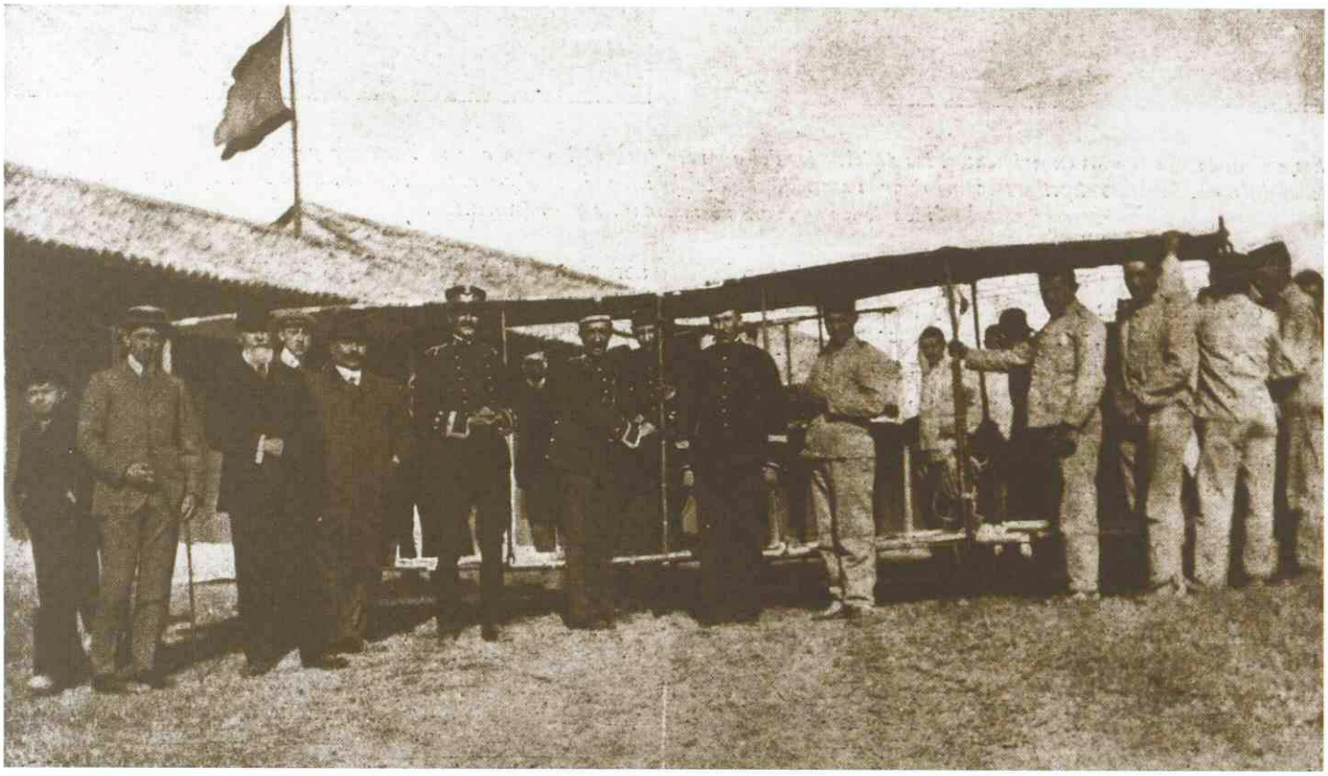
ERA MALAGUEÑO Y TERMINO SUS ESTUDIOS DE AEROSTACION EN 1883, habiendo pasado por las Escuelas de Aerostación de Guadalajara y París. Había realizado mas de ochocientas ascensiones. El último globo de su propiedad, el "Ciudad de Cádiz" se quemó en Logroño. No era la primera vez que había chocado con un tejado y con peor suerte, pues en Francia, cayó desde una altura de 20 metros a la calle y sufrió heridas graves.

" Al estar la cúpula mojada por la condensación del vapor de agua, perdió calórico (temperatura)-manifestó a los periodistas-. El humo que se desprendía, y que la gente creía que quemaba el globo, era el vapor que se condensaba al secarse la envoltura. Mañana, confirmó, si la tela está en condiciones intentaré una nueva ascensión".

En otro recuadro se reseña también la conferencia que tuvo lugar en Barcelona en la sede de la Asociación de Locomoción Aérea y que completa sus explicaciones.

Documentos inapreciables de los vuelos del capitán Cañellas en la cuna de la aviación vallisoletana se ofrecen en las láminas 7, 8 y 9. En la 7 aparecen los capitanes Cañellas y Gómez delante de uno de los planeadores, rodeados de personal

Lámina 7. Los capitanes Cañellas y Gómez delante de uno de los planeadores,rodeados de personal militar y algunos paisanos.



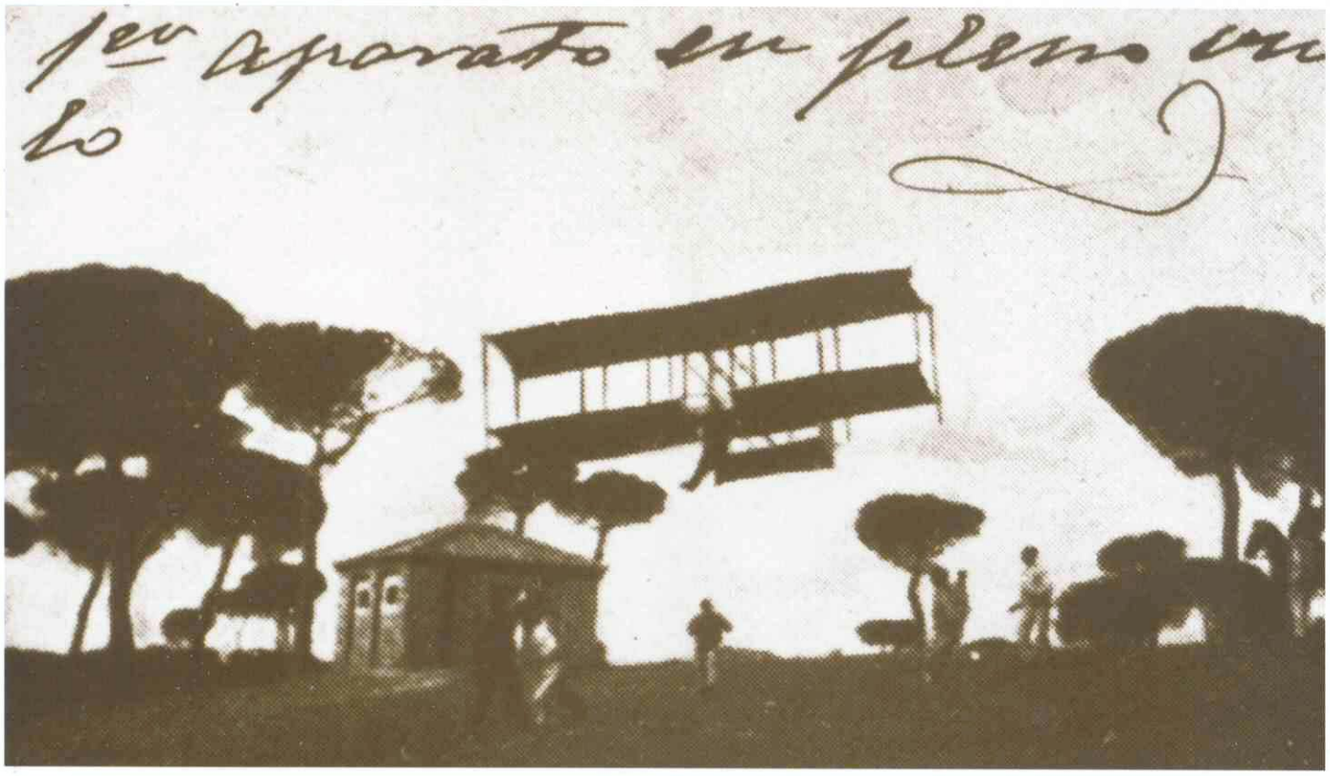


Lámina 8. El primer aparato en pleno vuelo.Julio de 1909.

militar y algunos paisanos. En la 8, el primer aparato en pleno vuelo y en la 9, un magnifico vuelo a 10 metros de altura.

Creemos que la información aportada justifica el interés de las experiencias del Pinar de Antequera en el año 1909 y comprender el enorme valor de este ignorado trabajo que por razones desconocidas-que se están indagando- no tuvieron continuidad.

Aquí termina la historia del Pinar de Antequera y pasamos al suceso siguiente con gran sabor aeronáutico e histórico.

EL PRIMER AERODROMO DE VALLADOLID

EN 1910 EN ESPAÑA SE HABIAN REALIZADO CON OCASION DE FERIAS Y fiestas regionales algunos vuelos. En Barcelona, Madrid, Sevilla, San Sebastián, Zaragoza, Córdoba, Pamplona, Granada, Bilbao, Palma de Mallorca, Málaga, Santander y Logroño evolucionaron aeroplanos, calculándose que más de 200. 000

LAS EXPERIENCIAS DE LOS CAPITANES CAÑELLAS Y GOMEZ.

HASTA AHORA NO HE HECHO MAS QUE CONSTRUIR AEROPLANOS DE ensayo con remolque, tiro humano o de un torno movido por caballerías. He empleado caña y papel como materiales de construcción. Los resultados han sido muy medianos. He volado distancias de 400 o 500 metros a unos 3 ó 4 metros de altura. Excepcionalmente he alcanzado una altura de 12 metros. Testarazos y roturas ha sido el resumen de estos primeros vuelos.

Menos mal que tuve la ayuda inestimable del maestro del regimiento Teodoro Pascual para recomponer los planeadores. El tipo empleado era biplano, con alas iguales. El perfil utilizado tenía una flecha de 1/12 y la relación de la envergadura a la profundidad (anchura de las alas) de 3 a 3, 5. La superficie sustentadora era de 13 metros cuadrados para aparatos de ensayos pequeños y llegaba a 35 en los grandes. Por ejemplo el planeador número 3, tenía 25 metros cuadrados.

La mayor dificultad que he tenido en los vuelos, ha sido la conservación del equilibrio y el aterrizaje sin romper el aparato. El trabajo antes del despegue representa una gran tarea de preparación, pues hay que equilibrar el aparato colocar y centrar la cola y el ángulo de salida, sin olvidar los centros de suspensión, gravedad e impulso(sic). Veo difícil construir aparatos con motor, pues hay además el problema de la hélice adecuada".

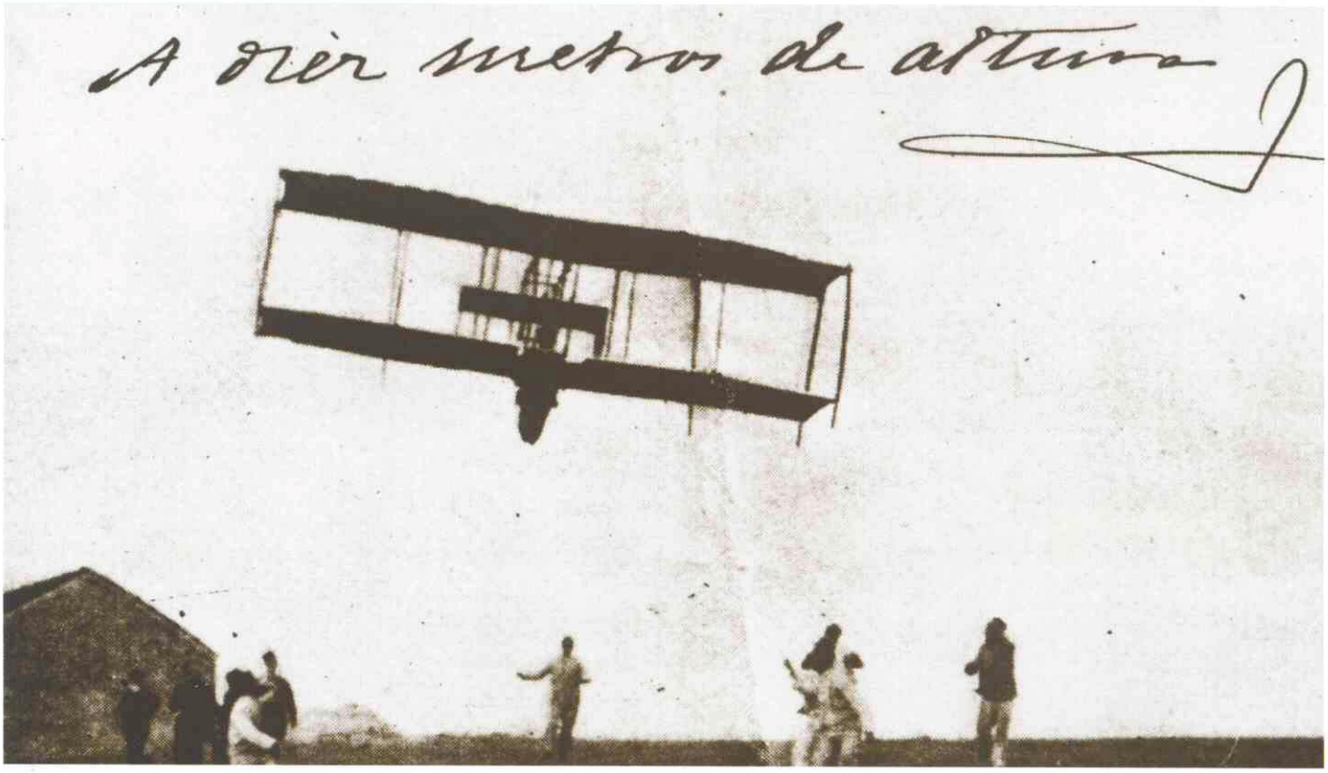


Lámina 9. Un magnifico vuelo a 10 metros de altura.Julio de 1909.

personas habían gozado de este espectáculo. Era lógico que los vallisoletanos deseasen ver volar a esos arriesgados pilotos en sus entonces frágiles aeroplanos.

Un grupo de ciudadanos se entrevistó con el alcalde, solicitando se incluyese este espectáculo en las ferias de septiembre. El alcalde prometió atender esta petición y encargó a la Comisión de Festejos, que estudiase cómo atender este anhelo.

Las gestiones condujeron a una sociedad deportiva madrileña presidida por el señor Díaz Vicario. Este propuso a un aviador francés, Ferdinand Pascal, piloto de la escuela Bleriot de Pau (Francia). Se firmó el correspondiente contrato.

El 16 de septiembre, Díaz Vicario y Pascal visitaron la ciudad y los terrenos destinados a campo de vuelo, acompañados del arquitecto municipal Agapito Revilla.

Los terrenos elegidos para aeródromo estaban en las afueras de la ciudad, en una extensa explanada existente detrás de la Academia de Caballería, lindando con la calle Doctrinos.

El historiar el Primer Aeródromo de Valladolid es parte esencial de este trabajo y por tanto vamos a situar con precisión donde estaban los terrenos destinados a ese fin. Una vez localizada la mencionada explanada-en un plano de la época- se midieron sus dimensiones para encajar un rectángulo de 200 por 150 metros, que eran las dimensiones exigibles en la época por los aviadores para un campo de vuelo. El rectángulo debía tener su máxima dimensión en dirección del viento dominante que coincidía con la Oeste-Este. (Nota 2).

LA CONFERENCIA DEL CAPITAN CAÑELLAS

EL CAPITAN LUIS CAÑELLAS, EL 12 DE NOVIEMBRE DE 1909 FUE INVITADO por la Asociación de Locomoción Aérea de Barcelona para dar una conferencia. Fue enorme la afluencia de científicos, técnicos y aficionados, porque sus trabajos ya eran allí conocidos. Según las crónicas de la época, hasta los pasillos del local estaban llenos. Hizo una reseña histórica de todos los intentos de vuelo y de la semblanza de los precursores, concretando sus experiencias. Dejó admirados a los concurrentes con sus modelos voladores, que hizo evolucionar por el salón de actos. Explicó las teorías de la sustentación y equilibrio del aeroplano. Pero donde consiguió más atención del público fue cuando explicó sus experimentos en el Pinar de Antequera en Valladolid. Al final de la conferencia abogó y pidió que se activasen los estudios y experimentos, porque existían españoles bien dotados intelectualmente para hacer una labor constante en beneficio de España y de la naciente ciencia de la aviación. Los aplausos se sucedieron durante minutos y cientos de personas felicitaron a este ilustre joven que había logrado volar con aparatos construidos por el mismo.

Lámina 10. Interesante panorámica de Valladolid a finales del siglo pasado. El "Octógono" se ve claramente,marcado con la letra O, así como la explanada que había entre este edificio -antigua Academia de Caballería- y el río Pisuerga, marcada con E.En dicha explanada estuvo situado el primer aeródromo de Valladolid.

Examinemos ahora las Láminas 10, 11 y 12. La primera o número 1, muestra una interesante panorámica de Valladolid a finales del siglo pasado. El "Octógono" se ve claramente, marcado con la letra O, así como la explanada que había entre este edificio -antigua Academia de Caballería- y el río Pisuerga, marcada con E. En dicha explanada estuvo situado el primer aeródromo de Valladolid.

En la Lámina 11, se ha dibujado, con ayuda de un plano del año 1915, la situación del aeródromo con las direcciones de los vientos dominantes. Obsérvese la situación de la calle Doctrinos, que era entonces Ronda, y paralelo a ella corría un afluente del Pisuerga, el Esgueva, que hoy es subterráneo.

En la lámina 12, se sitúa el aeródromo en un plano actual de Valladolid, también se han situado los dos parques de aerostación, el de la Plaza Mayor señalado con el número 1 y el de la calle de la Estación con el 3. El 1 indica el aeródromo de la calle Doctrinos. La esquina de esta calle con el Paseo de Isabel la Católica, es una buena referencia para localizar actualmente el Primer Aeródromo de Valladolid.

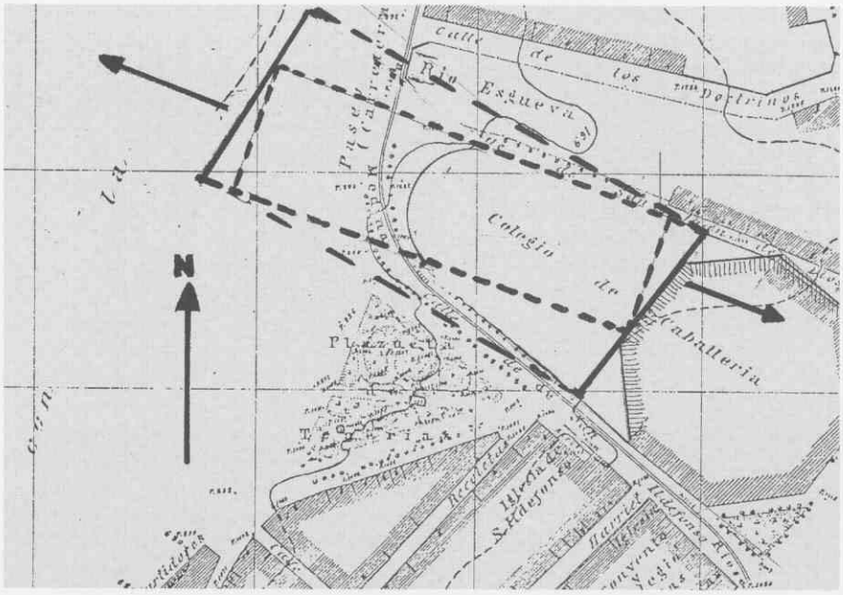


Lámina 11. Aparece dibujado con ayuda de un plano del año 1915,la situación del aeródromo,con las direcciones de los vientos dominantes. La calle Doctrinos era entonces Ronda, y paralelo a ella corría un afluente del Pisuerga, el Esgueva, que hoy es subterráneo.

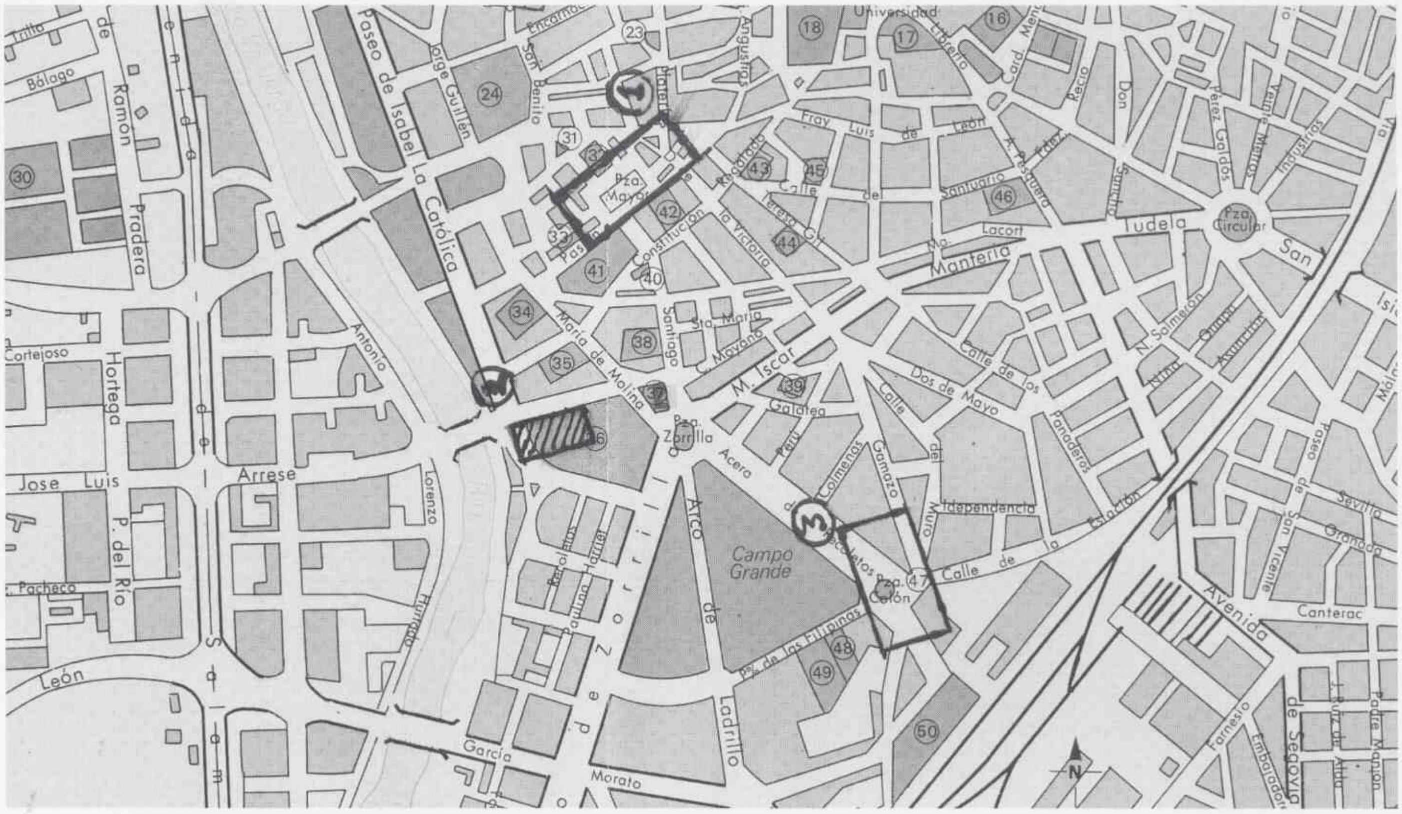


Lámina 12. Situación del primer aeródromo de Valladolid en un plano actual.También se han situado los dos parques de aerostación,el de la Plaza Mayor señalado con el número 1 y el de la calle de la Estación con el 3.El 1 indica el aeródromo de la calle Doctrinos. La esquina de esta calle con el Paseo de Isabel la Católica, es una buena referencia para localizar actualmente el Primer Aeródromo de Valladolid.

Una vez situado el aeródromo sigamos con el festejo. Las Láminas 13 y 14 son reproducciones del programa de fiestas.

Para que no hubiese desencanto y evitar viajes inútiles al aeródromo, el Ayuntamiento comunicó que en el edificio municipal se pondrían unas banderas. El color de la bandera indicaría si había vuelos o no: blanca, todo era normal; amarilla que había ocurrido un accidente y negra, festejo suspendido.

Ya el aviador había comentado en su visita, que si el viento tenía una intensidad de mas de 10 kilómetros por hora, no podría volar. Como se ha indicado en el programa de fiestas, las de aviación se celebrarían los días 22 y 23 de septiembre de 1910.

El aeroplano que utilizaría Pascal para sus vuelos sería un Bleriot XI, monoplano con motor Gnome, muy parecido al que había utilizado su constructor Louis Bleriot para atravesar el Canal de la Mancha. Las pruebas consistirían en lanzamientos (despegues), giros (virajes), evoluciones, altura y permanencia en el aire. Las fiestas serían presididas por el ministro de Fomento, de quien dependía la aeronáutica civil.

Por la ciudad, sin embargo, empezaron a correr rumores de ciertos problemas con la fiesta de aviación. El periódico del 22 de septiembre confirmó los tristes presagios, "La fiesta de aviación anunciada para hoy queda aplazada para el día que se señalará oportunamente. . . ". El presidente de la sociedad deportiva había recibido un telegrama del aviador Pascal, comunicándole que suspendieran las obras del aeródromo, pues causa de fuerza mayor le impedía cumplir su compromiso.

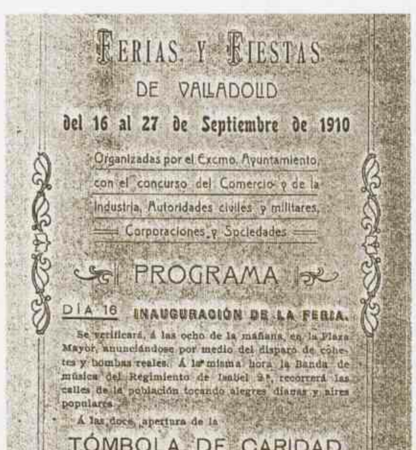
La verdad era que Pascal había sido detenido por la policía española cuando trataba de pasar la frontera con Francia; había sido reclamado por el gobernador civil de Santander y estaba encarcelado en esa capital montañesa.

Benito Loygorri había estado el día 18 en Valladolid de paso, para visitar a su madre Carmen Pimentel e invitarla a ir a San Sebastián, donde habría fiestas de aviación con la asistencia de los reyes de España. Enterado del problema recomendó al Ayuntamiento se pusieran en contacto con Jean Mauvais, aviador y socio de Loygorri, que seguramente podría atenderles.

Todo marchó sobre ruedas y se contrató a Mauvais que había volado hacia unos días en Logroño.

El 26 de septiembre de 1910, prometió Mauvais que facturaría el aeroplano desde Logroño para Valladolid. Conde Presmanes y García Lorenzo presidente y secretario de la Comisión de Festejos, recibieron felicitaciones por las gestiones.

El 25 a las tres de la tarde entró un telegrama en el Ayuntamiento que decía:
LOGROÑO 25 - 14, 30
IMPOSIBLE IR APARATO ROTO TERCER VUELO EMBARCO
APARATO REPARACION MADRID. MAUVAIS.



FERIAS Y FIESTAS
DE VALLADOLID
del 16 al 27 de Septiembre de 1910

Organizadas por el Excmo. Ayuntamiento, con el concurso del Comercio y de la Industria, Autoridades civiles y militares, Corporaciones y Sociedades

PROGRAMA

DÍA 16 INAUGURACIÓN DE LA FERIA.

Se verificará, á las ocho de la mañana, en la Plaza Mayor, anunciándose por medio del disparo de cohetes y bombas reales. Á la misma hora la Banda de música del Regimiento de Isabel 2.ª, recorrerá las calles de la población tocando alegres dianas y aires populares.

Á las doce, apertura de la

TÓMBOLA DE CARIDAD

que por iniciativa de la Junta del Asilo de Caridad, se establecerá en la Plaza Mayor y cuyos productos se destinan al sostenimiento de tan importante establecimiento benéfico.

Lámina 13. Portada del programa de fiestas de septiembre de 1910,Valladolid.

Otro recibido a las seis decía:
LOGROÑO 25 - 18, 00
PUEDE ESTAR APARATO ARREGLADO JUEVES
PODRIA VOLAR DOMINGO VALLADOLID TELEGRAFIE
SI CONVIENE URGENTE. MAUVAIS.

La Comisión contestó que estaba conforme y publicó entonces unas instrucciones para facilitar y organizar el acceso al aeródromo.

El día 26, Mauvais visitó el aeródromo. El 29 se publicaron los precios de las entradas: Palco con 15 entradas 25 pesetas; Silla de pista 1; Entrada libre circulación 1, 50; Idem libre de coches o autos 4; Idem caballos 2; Entrada general 0, 25; El impuesto del timbre a cargo del público.

La banda de música del Regimiento de Isabel II amenizaría la fiesta. El periódico local por fin, anunció que habría fiestas los días 3 y 4 de octubre.

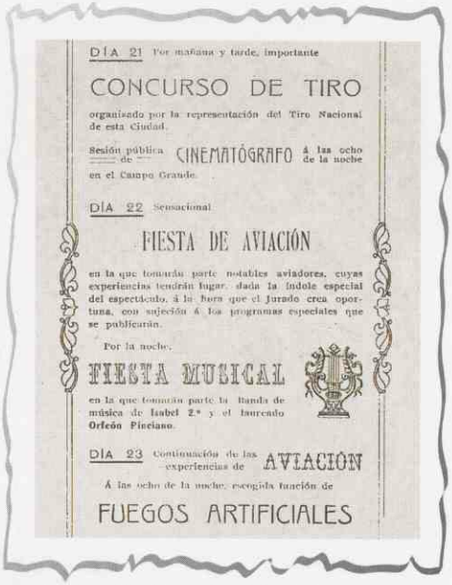
El día 3 dio comienzo a las 5 de la tarde. La pista llana y extensa estaba muy bien preparada y las localidades repletas de público. En sillas y palcos lucían su belleza y sus elegantes "toilettes", las hermosas y distinguidas señoras y señoritas.

Pero el viento que soplaba desde la mañana no amainó y a pesar de los buenos deseos del aviador, tuvo que suspenderse la fiesta.

El día 4 a las cuatro de la tarde se izó la bandera negra en la Casa Consistorial para evitar al público el paseo. El docto profesor y meteorólogo de la Universidad, Luis G. Frade fue consultado y este informó que había una borrasca, que se esperaba aumento de la intensidad del viento y que podrían llegar las rachas hasta los 10 metros por segundo (36 kilómetros por hora).

El día 6 a pesar de la magnífica tarde apareció la bandera negra en el Ayuntamiento y hubo bastante desilusión. Pero las cosas se complicaron porque el público había madrugado y el aeródromo estaba ya lleno a esa hora. Mauvais y su familia estaban en el hangar y el gentío al ver la bandera negra que izaban en un poste, lo rodeó pidiendo explicaciones. El aviador contestó que el motor no daba suficiente potencia, escuchándose silbidos y protestas. (Nota 4). La irritación fue creciendo y se temió que ocurriese lo mismo que en Durango cuando la multitud quemó los aeroplanos y el hangar. Para prevenir esto, la guardia montada municipal y la civil cargaron contra el público y eso fue peor. Unos mozalbetes arriaron la bandera negra y una lluvia de piedras cayó sobre el hangar. Sustos y atropellos a la gente pacífica. Se mandó por más guardias a caballo y dos parejas se dirigieron rápidas a sofocar la rebelión. Varias cargas sembraron aún más la confusión. El tumulto fue menguando, pero vallas y sillas fueron destrozadas y el aviador y acompañantes tuvieron que refugiarse en una casa cercana. Se hicieron cuatro detenciones.

Mauvais dio extensas explicaciones a los ediles del Ayuntamiento y se dio por fi-


DÍA 21 Por mañana y tarde, importante

CONCURSO DE TIRO

organizado por la representación del Tiro Nacional de esta Ciudad.

Sesión pública de CINEMATÓGRAFO á las ocho de la noche en el Campo Grande.

DÍA 22 Sensacional

FIESTA DE AVIACIÓN

en la que tomarán parte notables aviadores, cuyas experiencias tendrán lugar, dada la índole especial del espectáculo, á la hora que el Jurado crea oportuna, con sujeción á los programas especiales que se publicarán.

Por la noche,

FIESTA MUSICAL

en la que tomarán parte la Banda de música de Isabel 2.ª y el laureado Orfeón Pinciano.

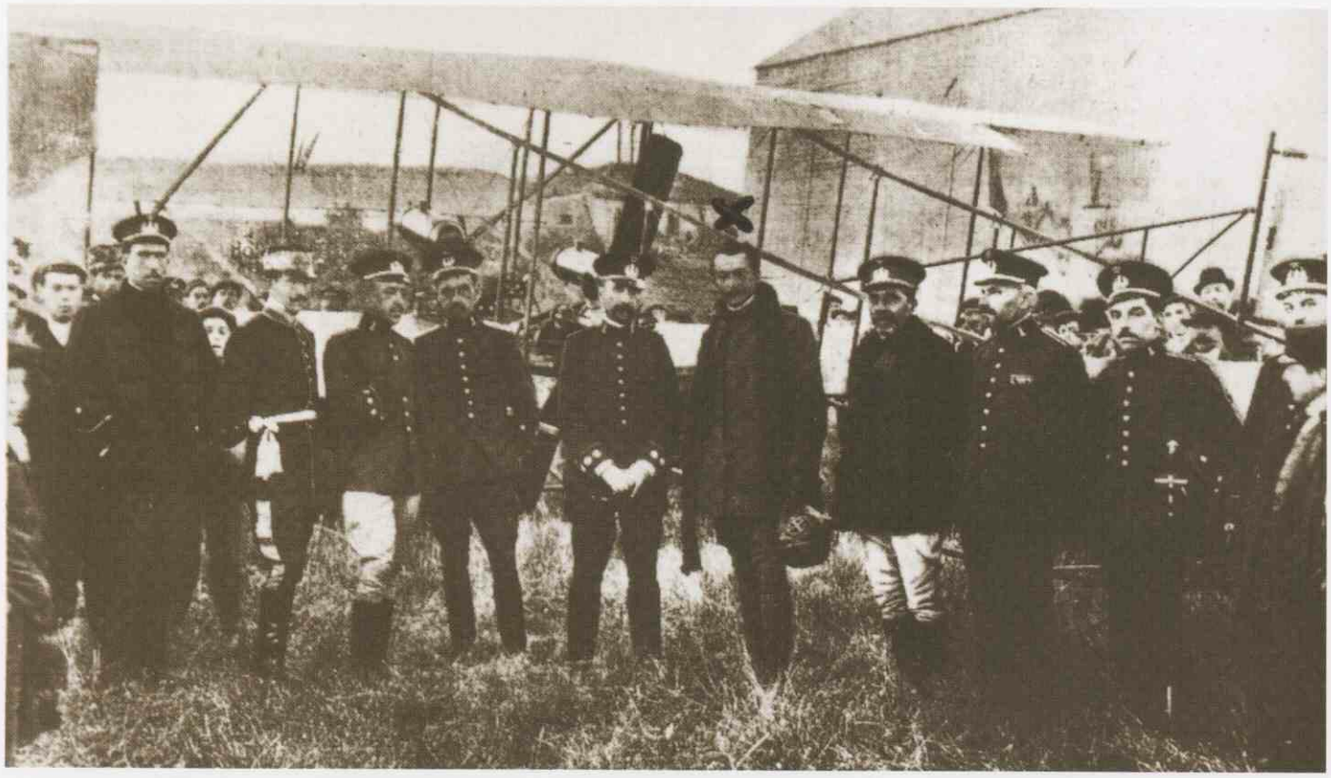
DÍA 23 Continuación de las experiencias de AVIACIÓN

Á las ocho de la noche, escogida función de

FUEGOS ARTIFICIALES

Lámina 14. Reproducción de las paginas interiores del programa de fiestas de Valladolid de 1910,donde se detallan las de aviación.

Lámina 15. El aviador Jean Mauvais junto a su aeroplano un" Sommer" con motor rotativo Gnome. En la foto el aviador se encuentra en Guadalajara con ocasión de su magnífico vuelo a dicha ciudad y regreso.



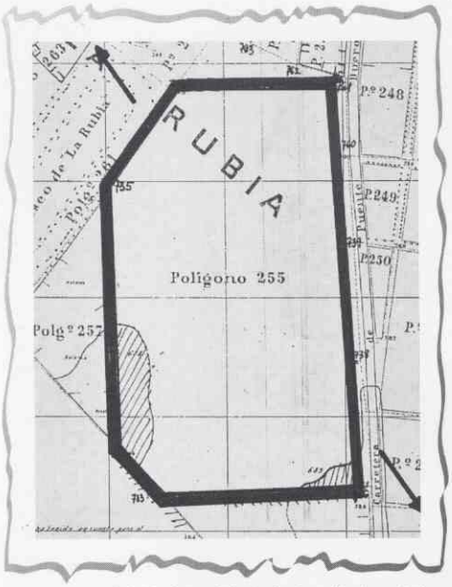


Lámina 16. Se han dibujado los límites del aerodromo de la Rubia-SEGUNDO AERODROMO DE VALLADOLID- utilizando un plano de la colección del Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid del año 1915.

niquitado el contrato, se devolvieron los importes de las localidades y así terminó el primer intento de ver volar. (Nota 6).

La Lámina 15 contiene una vista de Mauvais junto a su aeroplano un" Sommer" con motor rotativo Gnome. En la foto el aviador se encuentra en Guadalajara con ocasión de su magnífico vuelo a dicha ciudad y regreso.

Así terminó el primer intento de ver volar a un aparato mas pesado que el aire, pero hubo un segundo intento que tuvo mejor éxito y que vamos a narrar.

PRIMER VUELO EN VALLADOLID

EL 4 DE AGOSTO DE 1911, VALLADOLID LANGUIDECIA BAJO EL IMPLACABLE sol. Habían llegado de Salamanca los miembros de la Comisión de festejos para hablar con el alcalde interino señor Gómez Díaz y exponerle el proyecto de carrera aérea -raid- de Salamanca a Valladolid y regreso, previsto para el mes de septiembre.

El asunto de gran interés turístico, no cabía duda, era ventajoso para ambas poblaciones.

El 8 de agosto Conde Presmanes reunió a la comisión de festejos. Informó que aparte de celebrarse la carrera aérea se había programado una fiesta de aerostación -ya reseñada- por tanto había que actuar rápido.

Leyó una carta del vallisoletano Benito Loygorri solicitando se le inscribiera en la carrera y otra del aviador Campaña -que había volado en Huesca- con el mismo objeto. Jean Mauvais y Leforestier también solicitaron la inscripción.

Lámina 17. Puede contemplarse a Loygorri en Getafe en Mayo de 1911, junto a su biplano Farman especial..

SEMBLANZA DE BENITO LOYGORRI PIMENTEL

BENITO LOYGORRI PIMENTEL HABIA NACIDO EN BIARRITZ PERO SU FAMILIA era de Valladolid, emparentada con los Pardo Pimentel.

La afición por el vuelo -explicada por el mismo- le nació un día, en Mayo de 1910, viendo volar en el aeródromo de Ciudad Lineal de Madrid (el primero de la capital de España). Me atrajo -dijo- que aquel artefacto, tan solemne, fruto del esfuerzo de tantas personas se pudiese sostener en el aire. Se marchó a Francia y adquirió un aparato, biplano "Farman" que le entregaron en agosto. En él aprendió a volar y obtuvo el título de piloto, el número 1 de España. A muchas personas les dio el bautismo del aire y entre ellas a la primera mujer española, María Minondo, en San Sebastián en septiembre de 1910. Cualquiera puede ser piloto -manifestó-. Los movimientos llegan a ser instintivos y con un buen motor y un aeroplano regular. . . . se vuela. Con entrenamiento y constancia se puede llegar a ser un buen piloto.

En Madrid fundó con Mauvais la Compañía Española de Aviación. Era ingeniero. Tenía 25 años, culto, despierto, inteligente, afable y hombre de mundo, aunque modesto. Estaba metido en la aviación por deporte y le costaba sus buenos dineros. Hablaba correctamente varios idiomas. Fue condecorado por los reyes de España con la Cruz de Carlos III.

Se nombró una subcomisión formada por Conde Presmanes, capitán de ingenieros Alverca y el ingeniero civil Jarauta.

Se esperaba que Valladolid se llenase de forasteros.

En el programa de festejos de las ferias y fiestas de 1911 que se celebraría en los días 15 al 27 de septiembre aparecía lo siguiente:

Día 15
RAID SALAMANCA-VALLADOLID
Llegada de los aviadores que habrán salido
de aquella población a las nueve de la mañana
Por la tarde CONCURSO DE AVIACION cuya fiesta se anunciará en programas especiales.

La inscripción era gratuita y debía formalizarse antes del 4 de septiembre para que el 10 se sorteasen los puestos de salida de los participantes. Los aeroplanos debían encontrarse el día 14 en Salamanca, en el aeródromo habilitado en el Prado de los Panaderos, para precintarlos. La salidas se darían con un intervalo de 5 minutos. El día 15 saldrían de Salamanca y el 16 regresarían a esa ciudad desde Valladolid. Ganaría el aviador que pasase las líneas de meta en el menor tiempo posible. (Nota 6).

El 12 de septiembre se nombró el jurado de la carrera que sería el mismo del concurso de aviación y el de aerostación ya relatado.

Una de las principales tareas de la comisión fue la preparación de un aeródromo. Visitaron varios terrenos y se eligió como campo de aviación la gran explanada existente en el barrio de la Rubia, que pasó a ser el Segundo Aeródromo de Valladolid.

Se acotó un terreno suficiente y se empezaron a construir vallas, tribunas, hangares y otros servicios para dejarlo preparado como campo de aviación.

En la Lámina 16 se han dibujado los límites del aeródromo de La Rubia, utilizando un plano de la colección del Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid del año 1915.

El 14 de septiembre fue un día muy movido. Por la mañana llegaron de Salamanca en automóvil, los aviadores Loygorri, Garnier, Lacombe y Poumet, acompañados del señor Cardenal, presidente de la comisión de festejos de aquella ciudad.

SEMBLANZA DE LEONCIO GARNIER

LEONCIO GARNIER FUE OTRO DE LOS PILOTOS QUE MAS SINTIERON LA aviación. Comenzó en San Sebastián la construcción de un aeroplano en el garaje que poseía su padre y lo terminó en abril de 1910. Hizo sus primeros vuelos en Pamplona, en Noaín. Al romperse el aparato, se trasladó a Barcelona y habló con Bleriot -que estaba volando en unas fiestas- y le compró su aparato, un Bleriot XI, con motor Anzani de 25 caballos. Entonces Vitoria le ofreció el campo de Lacua, con dos hangares y un terreno poco propicio, pero era lo que tenían. Allí fundó la primera escuela de aviación de España. Tenía tres aparatos. El 7 de diciembre de 1910, obtuvo en Francia el título de piloto, con el número 305. Como el negocio de la escuela era ruinoso, se dedicó a volar en ferias y fiestas. Era una persona muy bien preparada y hablaba correctamente el español.

Garnier efectuó numerosos vuelos en España.

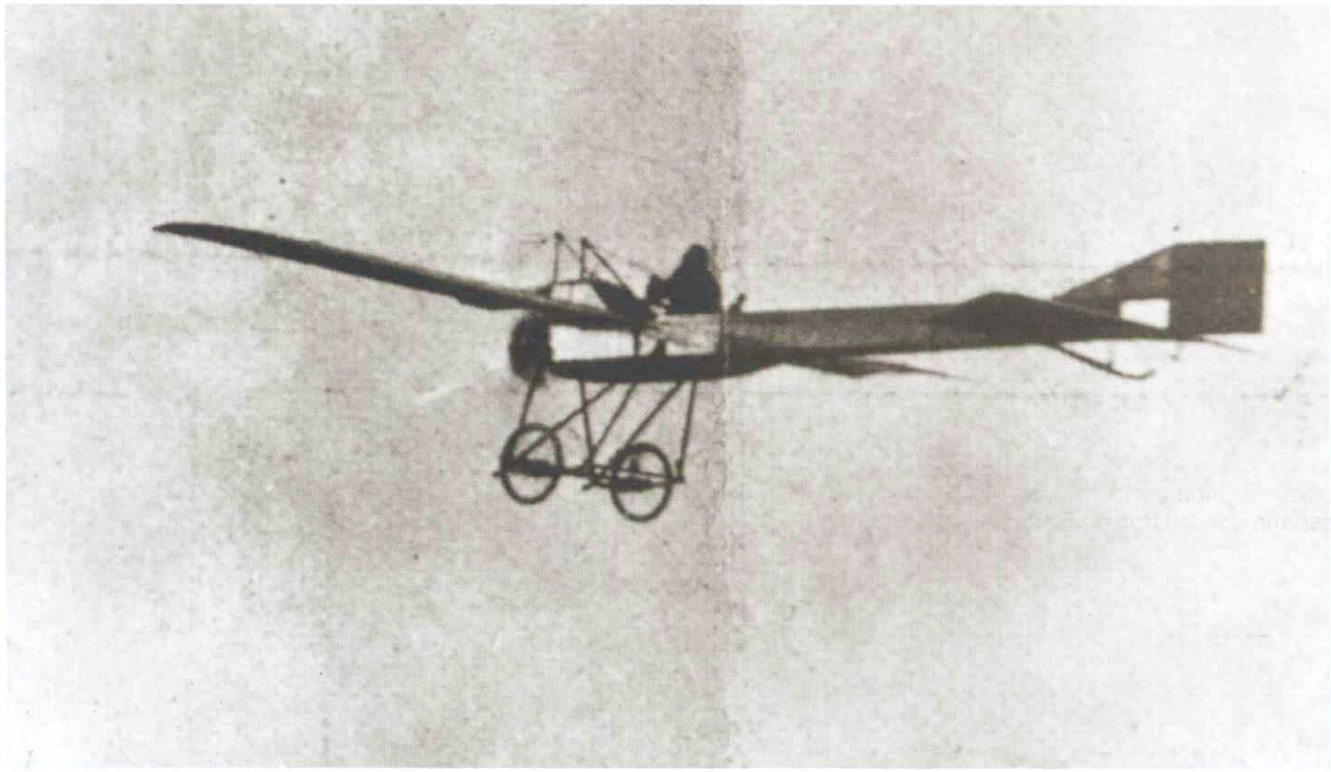


Lámina 18. EL PRIMER VUELO EN VALLADOLID. Eran las ocho horas, diecinueve minutos y veinte segundos del 17 de septiembre de 1911. Al aviador Lacombe en un aeroplano Depperdussin, con motor rotativo Gnome de 50 caballos le correspondió el honor de ser el realizador del primer vuelo en la capital de Castilla y León.

Fueron recibidos por el secretario del Ayuntamiento que los acompañó al Hotel Moderno. Después visitaron el aeródromo de La Rubia y por la tarde al Alcalde. Los aviadores encontraron todo en perfecto orden pero recomendaron encarecidamente evitar que el público invadiese el campo de maniobras del aeródromo, a fin de evitar incidentes.

Loygorri confirmó su participación en las pruebas a pesar de los rumores sobre su negativa a volar, impresionado por el accidente mortal del aviador francés Leforestier en Huelva. Pilotaría un monoplano Morane, con motor Gnome de 50 caballos.

En la Lámina 17, puede contemplarse a Loygorri en Getafe en Mayo de 1911, junto a su biplano Farman especial.

Garnier y Poumet pilotarían aeroplanos Bleriot XI; uno con motor rotativo Gnome de 50 caballos y el otro, el de Poumet, con motor Labor de 40 caballos.

La comisión informó a los pilotos que se señalaría la ruta con paneles y hogueras y que los médicos de la beneficencia municipal Barcenilla y Martínez Merino estarían situados en lugares estratégicos para prestar servicios de socorro.

Las semblanzas de Loygorri y Garnier aparecen en unos recuadros. Lacombe y Poumet eran menos conocidos, aunque ya habían efectuado vuelos en España. Lacombe era simpático, atlético y tenía 24 años de edad. Con el aeroplano que había presentado ganó la primera etapa del Circuito Europeo y la marca de velocidad en la copa Gordon-Bennet. Había volado en Coruña y Gijón.

El concurso de aviación que se celebraría el 15, viernes, con la participación de los aviadores llegados de Salamanca, comprendería pruebas de duración, aterrizaje y maniobras.

Las entradas podrían adquirirse en el Ayuntamiento y en el aeródromo y los precios de las localidades eran los siguientes:Palcos con diez entradas, 25 pesetas;Sillas de pista, 1, 50;Entrada general, 0, 40, Coches, automóviles y caballos quedaron suprimidas por motivos de seguridad.

La Cruz Roja, que siempre intervenía en todos estos festivales, estableció un puesto de socorro con todos los servicios médicos necesarios atendidos por 22 personas.

Los espectadores que sacaran las entradas en el fielato de La Rubia, tendrían que continuar a pie hasta los palcos y tribunas cuyo acceso era por la carretera de Puente Duero. Los espectadores que llegasen en tranvía podrían adquirir las entradas en el merendero EL EDEN.

Pues bien, llegó el día 15 y los trenes habían traído a muchos forasteros que venían a presenciar las fiestas. Hoteles, fondas y casas de huéspedes estaban al completo y todo hacía pensar en unas memorables fiestas. . . . .

El 15 amaneció con lluvia en Salamanca y como esto no lo sabía el público vallisoletano, asaltó los tranvías y llenó el aeródromo. En lugar de llegar los aeroplanos, llegó la noticia que la carrera estaba suspendida por la lluvia en Salamanca. En la Rubia a poco empezó también a llover.

Al día siguiente 16, sábado, el público madrugó y cuentan las crónicas que desde la cinco de la mañana ya había gente en La Rubia. Las tres horas de espera no importaban. Era continuo el fluir de personas ansiosas de ver llegar a los aviadores y sobre todo al vallisoletano Loygorri. A las 7:30 llegaron las autoridades. Mientras, el cielo se fue encapotando, empezó la lluvia y en pocos minutos el aeródromo quedó vacío. A las 9:15 el alcalde, señor Aguirre, recibió un telegrama comunicando la suspensión de la carrera por haber tormenta en Salamanca.

Se informó al público que la carrera sería un día más tarde y que los aeroplanos llegarían poco después de las 8 de la mañana. De nuevo el público abarrotó el aeródromo al día siguiente, 17 de septiembre de 1911.

A las 7:35 se recibió una comunicación de Salamanca de la salida de los aviadores. Loygorri por sorteo le había correspondido el número 1 pero a poco de despegar tuvo que tomar tierra por avería de motor. Salió Garnier sin problemas y cinco minutos mas tarde Lacombe. Ambos se dirigieron hacia Valladolid. Poumet, al igual que Loygorri intentó el despegue pero el aparato no funcionó bien.

Entretanto la niebla se espesaba en los alrededores de La Rubia y la gente empezó a preocuparse por los dos aeroplanos que ya estában acercándose. De la casilla de la Electra informaron que no habían visto, ni oído nada.

A las 8:15, alguien informó que había pasado por la casilla de la Electra un aeroplano a gran altura rumbo a Valladolid. La gente escudriñaba el horizonte y a poco un punto negro que se agrandaba con rapidez apareció por encima de la ribera de la viuda de Moyano y a unos 600 metros de altura, pasó raudo sobre el aeródromo y se dirigió a la ciudad, hacia San Isidro. La gente saludaba al aeroplano con pañuelos y sombreros. El aeroplano efectuó un gran viraje y se situó sobre la ribera de Taladriz y desde ese punto empezó la aproximación y puso sus ruedas en tierra con gran facilidad.

El primer aeroplano había llegado a Valladolid. Eran las ocho horas, diecinueve minutos y veinte segundos del 17 de septiembre de 1911. El día y la hora quedarán ya grabados para siempre en la historia de la aviación vallisoletana. Al aviador Lacombe en un aeroplano Depperdussin, con motor rotativo Gnome de 50 caballos le correspondió el honor de ser el realizador del primer vuelo en la capital de Castilla y León.

¿Qué pasaba con Garnier?. Lacombe había hecho el recorrido de Salamanca a Valladolid en 1 hora, 9 minutos y 20 segundos, lo que arrojó una media de 85 kilómetros por hora. Después de ser reconocido en la Cruz Roja, explicó que la niebla no le había dejado ver las señales (hogueras y paneles) y que había tenido que elevarse bastante y volar a estima, con la carta como único instrumento. El campo lo encontró al efectuar un viraje en sentido contrario al rumbo de arribada. No había visto a Garnier.

En la Lámina 18 se puede observar el aeroplano "Depperdussin" pilotado por Lacombe, al sobrevolar el aeródromo de La Rubia el día 17 de septiembre de 1911.

Garnier al llegar cerca de Valladolid, se encontró perdido por la niebla por lo que al ver un claro descendió y aterrizó en un prado que se le presentó oportunamente. A poco acudió gente del pueblo cercano informándole que estaba en Valdestilla. El jefe de estación telegrafió -a petición de Garnier- a La Rubia hacia las 8:45, dando la noticia de su aterrizaje.

El autor de este estudio se desplazó en el año 1986 a Valdestilla para indagar sobre el terreno si alguien recordaba el suceso. Dionisio Palomino, en aquel entonces de 83 años, me explicó que aunque solo tenía 8 años cuando vio el aeroplano de Garnier, recordaba el suceso y me enseñó el prado donde había aterrizado.

En la Lámina 19 aparece el improvisado aeródromo en el año 1986.

De ese lugar ayudado por varias personas despegó el Bleriot de Garnier y tomando rumbo a La Rubia no tuvo problemas en encontrar el aeródromo. A poca altura se aproximó, entrando al campo por el ángulo donde estaban los hangares y palcos, tomando tierra a la 9 horas, 2 minutos y 55 segundos.

Tanto Lacombe como Garnier entregaron al alcalde los mensajes que traían de Salamanca y dejando los aeroplanos en los hangares custodiados por la Benemérita, se dirigieron a Valladolid con sus respectivas esposas. El matrimonio Poumet se unió a ellos.

En la Lámina 20, aparece Garnier y su bella esposa, junto al aeroplano Bleriot XI que tanto le ayudó a conseguir la fama.

Garnier y Lacombe llegaron al aeródromo de nuevo por la tarde para la celebración del fastival anunciado. La tarde templada ayudó al público que quería ver volar a los héroes del aire. Nunca -se comentó- tanta gente se reunió en el recién inaugurado aeródromo de La Rubia. Se calcularon unas 30. 000 personas. Loygorri y Poumet ocuparon sitios de honor en la tribuna de las autoridades, mientras Garnier y Lacombe preparaban sus aeroplanos.

Garnier vestía traje impermeable de blusa y pantalón bombacho marrones. Lacombe chaqueta de hule, calzón de pana y polainas de cuero. Ambos se protegían con pasamontañas grises y gafas de motorista.

Garnier, una vez revisado el aparato, se subió a la carlinga y mandó a su mecánico que diese vueltas a la hélice. Ajustó los mandos de mezcla y encendido y después de

Lámina 19. El improvisado aeródromo de Valdestilla en el año 1986,donde aterrizó Leoncio Garnier perdida la ruta por niebla,el dia 17 de septiembre de 1911 a las 8:15 horas.

Lámina 20. Aparece Garnier y su bella esposa,junto al aeroplano Bleriot XI que tanto le ayudó a conseguir la fama.El primer vuelo en España lo realizó en 1910 y el último en 1913.

unas falsas explosiones el motor arrancó, petardeando y echando mucho humo. Probó el motor y viendo que estaba bien, bajó el brazo y los mecánicos que aguantaban soltaron la cola. El aeroplano se tambaleó unos momentos y empezó a correr, despegando antes de recorrer 50 metros. Pasó por encima de los palcos y virando a la izquierda sobrevoló el río Pisuerga. Hizo un viraje y volvió al campo a unos 100 metros de altura. Repitió este circuito varias veces y aterrizó con gran maestría.

Despegó después Lacombe y se dirigió hacia el río pero de pronto se vio oscilar el aparato, el motor se paró y tuvo que aterrizar de emergencia en la Granja Agrícola. El aparato quedó fuera de servicio con importantes averías pero el aviador ileso.

Garnier despegó de nuevo y efectuó las maniobras programadas por lo que ganó los tres premios del concurso. Los espectadores quedaron muy asombrados al ver la facilidad con que se movía un aeroplano; para algunos era la primera vez que veían semejante milagro.

El último vuelo de Garnier, con la maniobra de la espiral descendente y el aterrizaje de precisión -quedó a dos metros de la marca- elevó el entusiasmo de la gente a límites increíbles.

El comentario final fue que había valido la pena esperar y quedó olvidado el incidente de Mauvais del año anterior. La Comisión recibió los justos elogios que se había merecido.

Ahora venía la segunda etapa de la carrera, el regreso a Salamanca previsto el lunes 18 de septiembre. Lacombe no pudo participar en la carrera de regreso, así que quedó solo Garnier.

Garnier madrugó y salió rápido hacia la ciudad de orillas del Tormes. El despegue para los que madrugaron fue emocionante. Eran las 7. 05. Su esposa le siguió en un automóvil con los mecánicos. Garnier sobrevoló el castillo de Simancas, antigua Septimanca y Sede Episcopal concedida por Alfonso IV en el año 927. Poco después el motor comenzó a ratear por lo que se decidió aterrizar en Tordesillas. Tomó tierra en el prado del Junquillo, a unos dos kilómetros de la ciudad, célebre por el monasterio de Santa Clara y donde se firmó el Tratado de Tordesillas que delimitaba las conquistas de españoles y portugueses.

A los pocos minutos de aterrizar, los del puesto de socorro de Alaejos ya le estaban auxiliando y el alcalde de Tordesillas ofreció también la ayuda del municipio. Madame Garnier llegó con los mecánicos y estos arreglaron las averías.

A las 9. 35 despegó Garnier y sin más contratiempos aterrizó en Salamanca, en el prado de los Panaderos a las 10, 20. El inmenso gentío le tributó una cálida ovación y el jurado le proclamó vencedor de la carrera aérea. Garnier entregó los mensajes del alcalde de Valladolid.

Así terminó el festejo de aviación celebrado en el año dorado del nacimiento de la aviación vallisoletana.

NOTAS DE PIE DE PAGINAS

Nota 1. -Reunidos los pilotos de los globos decidieron suspender el festejo, ya que la fabrica de gas tenía en ese momento solo 1. 000 metros cúbicos y como producía solo 300 por hora, no se hubiese podido salir antes de las dos de la tarde del 20

Nota 2. -En la explanada citada, detrás del "Octógono" -antigua Academia de Caballería- se situó un rectángulo de 200 por 150 metros y se comprobó que cumplía las condiciones.

Nota 3. -La entrada norte del campo estaría destinada a palcos y tribunas. La entrada general estaría situada en la parte trasera del Octógono. Se prohibía el paso, por la cañada del Arca Real, una vez comenzado el espectáculo. Los coches irían hasta la bifurcación de la carretera en la cascada de Campo Grande. El regreso se haría por la carretera que iba al paseo de Zorrilla.

Nota 4. -Para averiguar si el motor daba suficiente potencia se probaba el conjunto motor-hélice con un dinamometro. En la cola del aeroplano se instalaba un dinamometro sujeto por el otro extremo a una estaca. Se ponía el motor a plena potencia y si el valor de la tracción era correcto se daba por aceptable. En el caso de Valladolid, Mauvais demostró a los ediles del Ayuntamiento que el motor no daba la potencia adecuada.

Nota 5. -
Ayer nos fuimos corriendo
o mejor dicho volando
a ver si Mové volaba
y ya sabemos el caso
Mové ni se movió

En fin que todo ha volado
gracias al viento inoportuno
todo menos el "biplano".
Los versos anteriores los publicó el periódico local.

Nota 6. -
Los premios eran bastante elevados; el primero ganaría 8. 000 pesetas y 4. 000 el segundo, considerando que llegaran tres aeroplanos. Si eran dos o uno la comisión decidiría. Los restantes premios, donados por numerosas entidades, se darían a los mejores clasificados.

José Piñeiro
Primer piloto acrobático de España

ANTONIO POUSA MEDAL
Coronel de Aviación

EN LA REVISTA DE AERONAUTICA y Astronáutica de junio de 1994 apareció una fotografía del aviador José Piñeiro junto a su Bleriot después de una de sus actuaciones. Un encuentro casual con mi antiguo compañero y amigo el general Almodovar, director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, fue ocasión de que me comentara la publicación de ese documento gráfico sobre Piñeiro, inquiriéndome, dada mi condición de gallego y paisano de este pionero de la aviación española, si yo sabía algo sobre su vida.

¡Curiosidades del destino! Precisamente en agosto de 1962, con ocasión del cincuentenario de los comienzos aeronáuticos de Piñeiro en Pau (Francia) en 1912, publiqué en el gran diario gallego "Faro de Vigo" un trabajo en el que glosaba la apasionante y arriesgada vida del primer piloto acrobático de España.

Las primeras noticias que tuve de la Aviación llegaron a mis oídos infantiles por boca de una de mis tías, que en la entonces pintoresca villa de Sanxenxo (Pontevedra) había seguido con entusiasmo, fundado en la amistad, los azares aeronáuticos de Pepe Piñeiro.

José Piñeiro

Para mí, Piñeiro fue el primer aviador del que tuve noticias y sus hazañas legendarias y románticas evocadas en las largas noches del invierno gallego fueron el despertar de mi vocación de aviador.

Muchos años después, prestando servicios en la 29 Agrupación de Heinkel 111 durante la Campaña de Ifni-Sahara, en mis descansos en Las Palmas, conocí casualmente a Elías Piñeiro, hijo del aviador gallego, que me facilitó una completa documentación de la prensa española y americana de la época sobre la vida aeronáutica de su padre.

Puede decirse que, tal vez, ninguno de los padres y precursores de la Aviación era consciente de lo que llegaría a ser la Aeronáutica del futuro. Las posibilidades prácticas del momento eran muy limitadas: vuelos de observación de gran interés militar, pequeñas posibilidades de ataques aéreos, como la

Piñeiro en una de sus exhibiciones en Tuy.

Guerra de 1914-1918 puso de manifiesto, y muy pocas cosas más.

Todas las actuaciones civiles en los albores de la Aviación se reducían a actuaciones entre folklóricas y circenses que las comisiones de fiestas en las principales ciudades españolas brindaban como una diversión más, siempre emocionante, en los festejos populares de las grandes efemérides locales.

De este modo durante el verano de 1912 los franceses Vedrines, Poumet y Garnier recorren numerosas ciudades españolas dando exhibiciones aéreas. En Pontevedra, con ocasión de las fiestas de la Peregrina en el mes de agosto, actúa Vedrines y a su exhibición asisten miles de personas. En primera fila un grupo de Sanxenxo contempla absorto las evoluciones del piloto francés y entre ellos un hombre maduro (había nacido en 1878 en El Seyo). Cuando Vedrines termina su actuación lanza una bravata: "eso lo hago yo". Y entre las bromas de unos y el silencio de otros, Piñeiro escribe a Bleriot para, en 1912, presentarse en Pau donde el ingeniero y heroico aviador francés dirige una escuela de pilotos, cronológicamente la primera del mundo.

En doce días consigue el "Brevet" de piloto dejando admirados a sus profesores de las aptitudes sobresalientes para el vuelo y que sólo así explican su aprendizaje en un tiempo record.

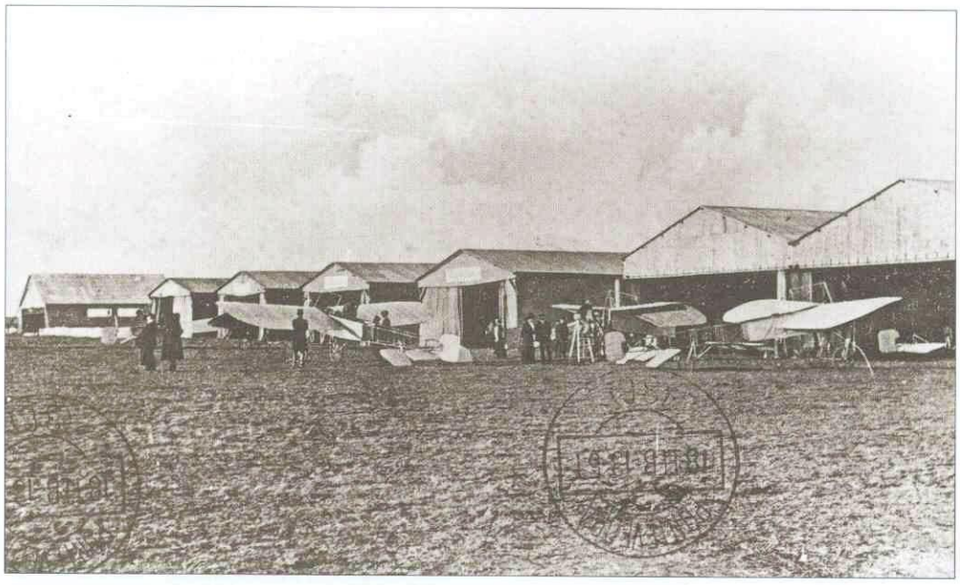
Encarga un aparato "Bleriot" con motor de 50 HP y regresa a Sanxenxo donde se ocupa en preparar el campo de Baltar -próximo a Portonovo- para efectuar sus vuelos.

Al recibir la noticia de que su "Bleriot" está listo para la entrega, marcha de nuevo a Pau y en las pruebas del avión realiza tan sorprendentes vuelos que el director de la escuela ruega a Bleriot que abandone París por unos días para comprobar con sus propios ojos la alta calidad de su avión pilotado por unas manos hábiles. Ni que decir tiene que Piñeiro recibe la más cálida felicitación del famoso piloto y constructor Louis Bleriot.

El 6 de abril de 1913 fue una fecha memorable en los anales de Sanxenxo porque ese día, ante una nutrida concurrencia, efectuó Piñeiro cuatro vuelos en Baltar con una duración de 1 hora y 21 minutos. La prensa de Galicia se hizo eco del acontecimiento y, de esta forma, en la primavera de 1913 es Sanxenxo lugar de atracción aeronáutica donde acuden gentes de toda la región.

Por aquellos días y ante la insistencia en acompañarle en alguno de sus vuelos de la Srta. Elisa Patiño "Chichana" nieta de los Duques de Patiño, Piñeiro tuvo que acondicionar su "Bleriot"- que era monoplaza - para que esta arriesgada y valiente joven pontevedresa se convirtiera en la primera mujer que voló en Galicia.

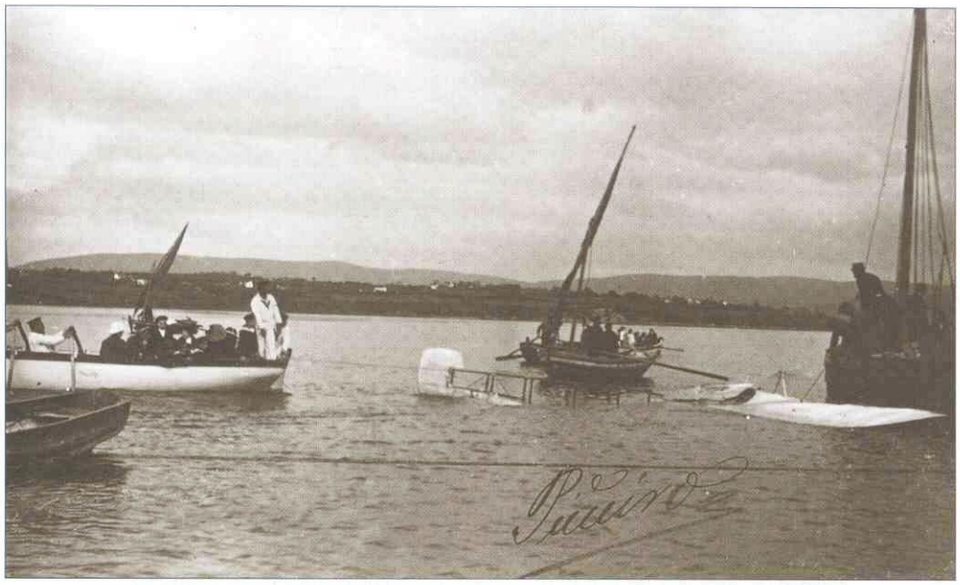
En mayo de 1913 tiene lugar en El Ferrol la botadura del buque de la Armada "Alfonso XIII" con asistencia de la



Escuela de Bleriot (PAU).

Piñeiro en su "Bleriot" en el Campo de Baltar; al fondo Portonovo.

Elisa Patiño "Chichana", primera mujer que voló en Galicia.



El primer accidente de Piñeiro ante la Infanta Isabel, 7 de mayo de 1913 en El Ferrol.

Infanta Isabel y del Ministro de Marina. La ciudad organiza grandes festejos y, entre ellos, una exhibición aérea a cargo del francés Poumet y de Piñeiro. Este último realiza una de sus más arriesgadas y originales figuras acrobáticas: "El vuelo de la gaviota". Consistía este ejercicio en tocar la superficie del mar con el extremo de uno de los planos; de su riesgo da buena prueba el hecho de que sufriera el primer accidente de su vida, al chocar el plano con un madero sumergido. Sus heridas fueron leves, recibiendo la felicitación de S.A.R. la Infanta y las ovaciones del público.

Sale del accidente con más entusiasmo, si cabe, que antes. Prueba de ello es que, una vez reparado el avión, reaparece en el Gran Festival de Burgos - julio de 1913 -, compitiendo con Vedrines y Poumet, los dos grandes ases franceses del momento. Y es allí donde culmina su carrera, ya que desde entonces adquiere relieve y prestigio dentro y fuera de España. El jurado le otorgó el primer premio que fue tanto como el doctorado de su vida de aviador .

PIÑEIRO EN AMÉRICA

HASTA BUENOS AIRES LLEGA EL eco de sus triunfos y el Centro Gallego de la ciudad del Plata le invita para efectuar allí sus exhibiciones. En diciembre de 1913 llega a Buenos Aires con su "Bleriot" bautizado con el nombre de "Sanxenxo" y los colores de España en sus alas, que habrían de despertar la más intensa emoción entre la colonia española cuando, después de sus exhibiciones, sobrevuela la ciudad.

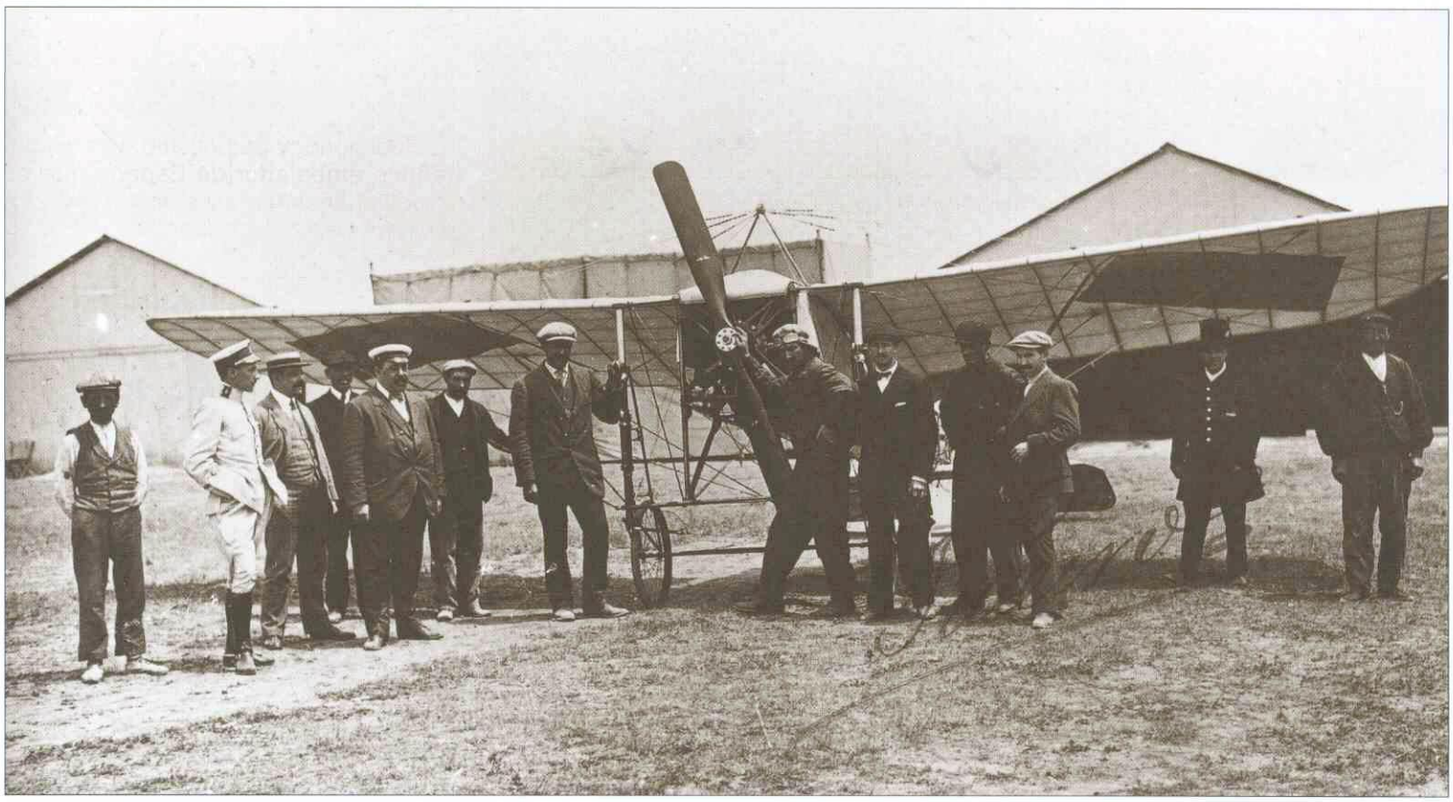
Su gran triunfo argentino tendría lugar en Palermo alternando con el francés Paillete, el italiano Cattaneo y el argentino Castalbert. La prensa argentina le dedica sus mejores elogios porque sobresalió - y dice textualmente- "A1 realizar toda suerte de pasadas y virajes ceñidos a ras del suelo, vuelos en picado, montaña rusa y tantas otras figuras acrobáticas'.'

PRIMER "LOOPING" EN ESPAÑA

REGRESA A ESPAÑA (ABRIL DE 1914) con el firme propósito de preparar un avión capaz de toda clase de vuelos acrobáticos, especialmente para efectuar las figuras conocidas con los nombres de "Looping" y "Vuelo Invertido" que pocos meses antes había realizado, por primera vez en Francia, Pegoud pilotando un "Bleriot".

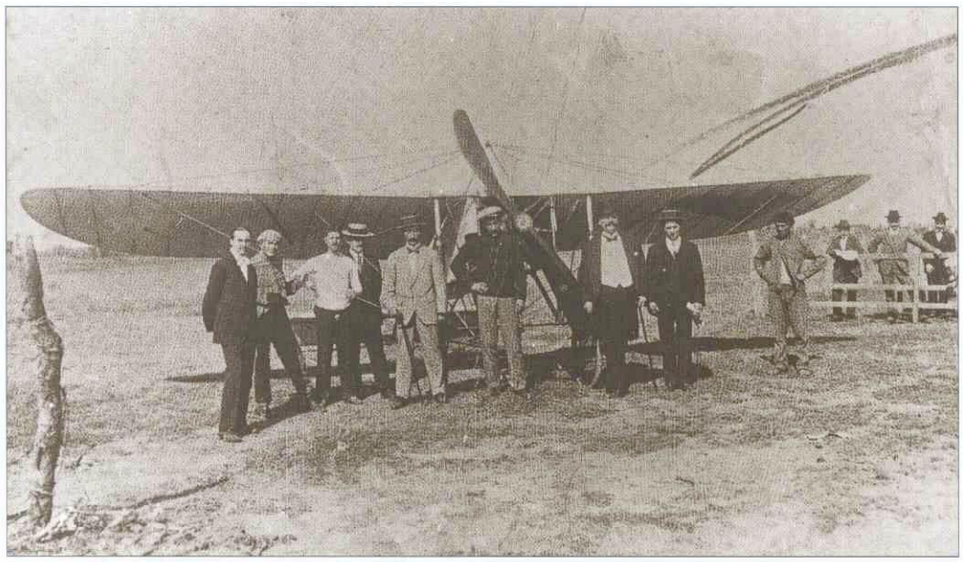
Su gran afición a esta clase de vuelos le lleva a conseguir su propósito y, así, el 18 de junio de 1914, en el campo de Baltar, realiza sus primeros "Loopings" ante unos cuantos amigos, y de esta forma le cabe la gloria de haber sido el primer piloto español en efectuar esta figura acrobática.

Repite sus exhibiciones acrobáticas en La Coruña (agosto de 1914) y poco después en Valladolid logrando en todas ellas grandes éxitos.



Piñeiro en el Gran Festival de Burgos el 1 de julio de 1913 en el Campo de Gamonal.

Sencillo monumento a Piñeiro en la villa marinera de Sanxenxo.



Piñeiro en Buenos Aires con su Blériot bautizado con el nombre de "Sanxenxo".

Inauguración del Aeródromo Militar de Getafe.

PIÑEIRO EN CUBA

EN DICIEMBRE DE 1914 LE ESPERABA otro clamoroso éxito en las tierras cubanas por ser el primero en efectuar allí el "Looping" o "salto de la muerte" como entonces empezaron a nombrarlo.

El "Diario de la Marina", al comentar los vuelos del 25 y 27 de diciembre en La Habana, otorga a Piñeiro el título de "Rey de los Aires" y toda la prensa cubana le reconoce como el primero que en Cuba efectuase aquella figura acrobática.

En otra de sus actuaciones el 10 de enero de 1915 ante el Presidente de la República de Cuba, la célebre revista "Bohemia" destaca: "Piñeiro ejecutó sobre Columbia el "looping" desafiando al fuerte viento y lluvia que azotaba su Bleriot".

Reciente aún el desastre del 98, la gloria de aquellos días con el clamor popular de sus triunfos hacen que el nombre de España se pronuncie con respeto y la colonia española le dedica un homenaje que tiene como escenario el mítico "Centro Gallego" de La Habana.

PIÑEIRO ANTE LA FAMILIA REAL

ESE MISMO AÑO DE 1915, QUIZA el más afortunado de su vida, le reservaba una gran ocasión de lucimiento. Piñeiro iba a efectuar sus vuelos ante S.S. M.M. los Reyes de España, respondiendo a una invitación del entonces Capitán D. Alfredo Kindelán con motivo de la inauguración del Aeródromo Militar de Getafe. El 19 de diciembre de 1915 después de realizar diversas figuras acrobáticas es felicitado por sus Majestades.

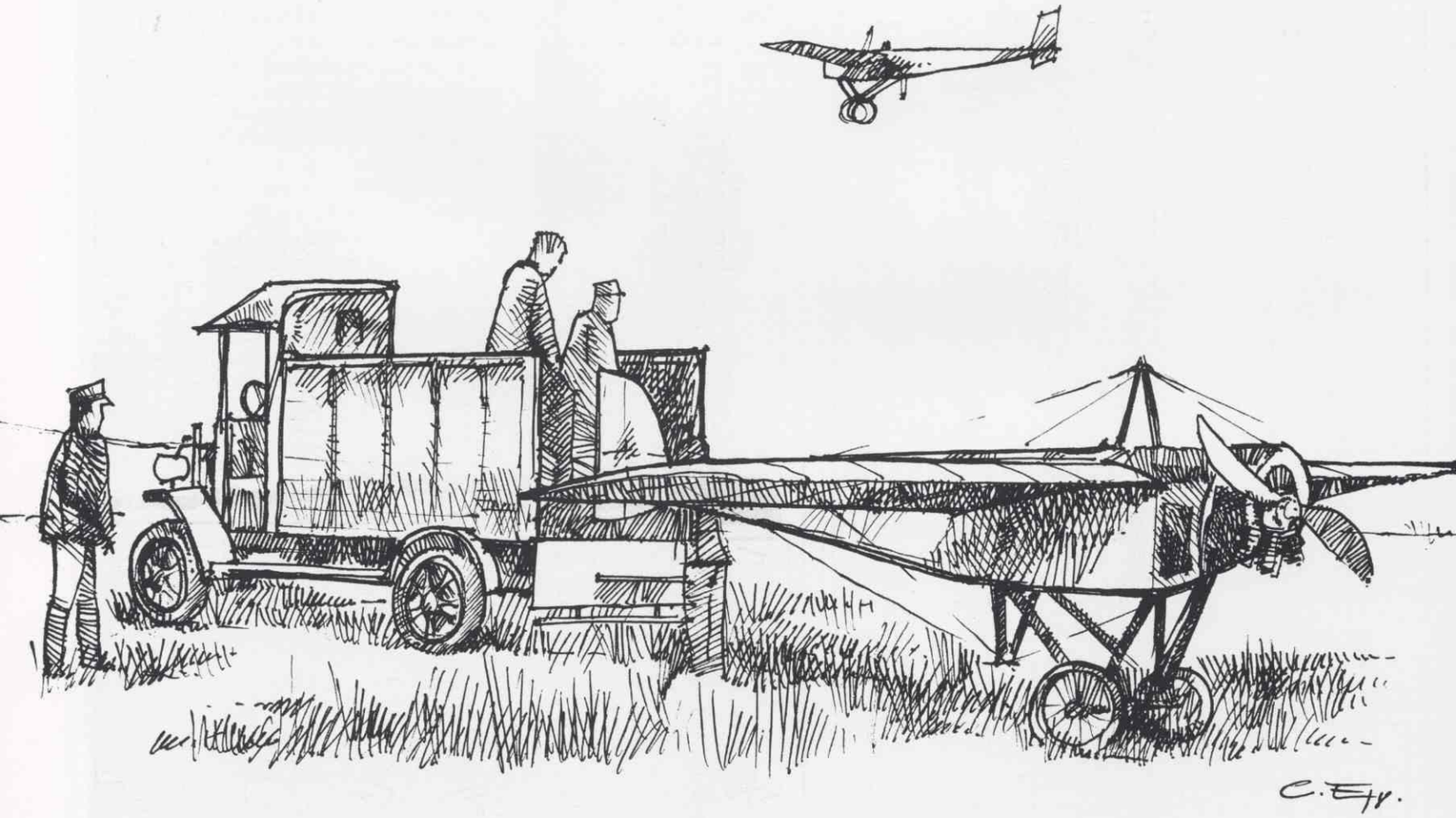
Piñeiro sigue actuando en España. Uno de sus últimos vuelos fue en el Concurso de aviones de caza (Madrid 1919), donde volando con un prototipo del constructor Amalio Díaz sufre un accidente sin consecuencias. Los últimos años de su vida transcurren en Santiago de Compostela donde le sorprende la muerte -a la que tantas veces desafió- el 3 de febrero de 1927. Dos caballeros del Aire, figuras señeras de la Aviación Militar española, Alfredo Kindelán y Joaquín Loriga, comunican su pésame a la viuda.

Hemos reseñado las facetas aeronáuticas de su vida ciñéndonos únicamente a sus éxitos más destacados. Quise dejar para el final la semblanza humana de este romántico personaje. En la biografía de este hombre destaca algo que vale infinitamente más que todos sus éxitos: sus cualidades humanas de sencillez, generosidad, sentido del honor y patriotismo. Fue un auténtico embajador de España que en aquellos años tan alicaídos de nuestra historia, llevó el nombre de nuestra Patria con orgullo, surcando los cielos de América y elevando la moral de tantos humildes emigrantes en aquellas tierras.

Basta decir, para resaltar su entrega a la Patria, que con ocasión de nuestras campañas militares en Africa se ofreció voluntario a la Aviación Militar por si fuera necesario su servicio.

Alcanzó todo gracias a su propio esfuerzo en una época en que el vuelo - máxima afición de su vida - era empresa arriesgada y romántica. Su fortuna íntegra fue consumida en este propósito pero le cabe la gloria de ser el primer piloto español que realizó el vuelo acrobático.

Un sencillo monumento en piedra honra su figura en la plaza que ostenta su nombre en la villa marinera de Sanxenxo ■


C. Eyr.

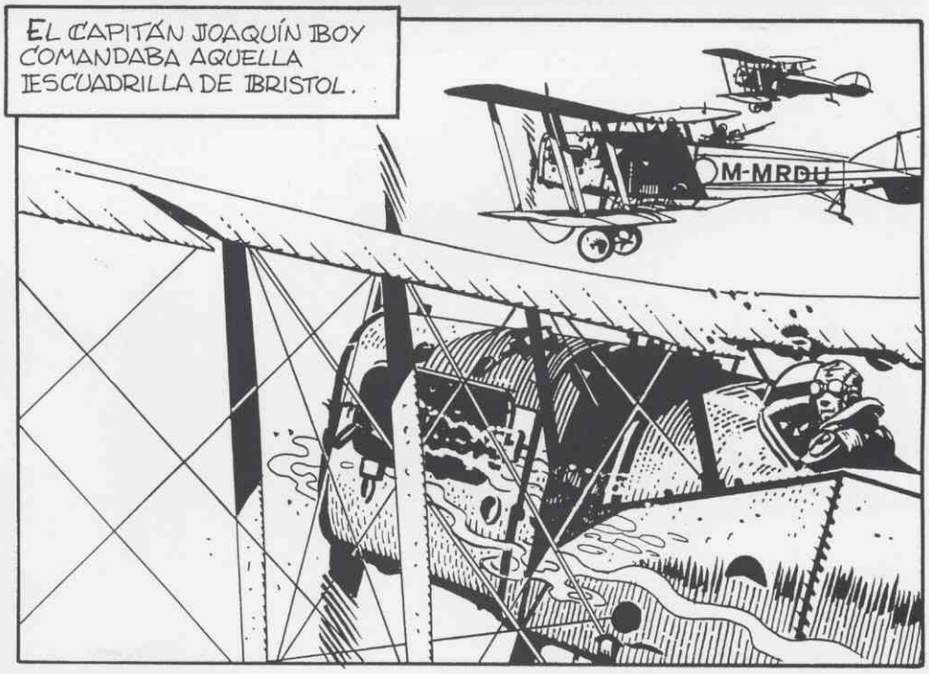
Tetuán, 1923

GUION: ANGEL FLORES
ILUSTRACIONES: CIC

¡RÁPIDO, PIDE REFUERZOS POR RADIO!

¡MI CORONEL, ES IMPOSIBLE LLEVAR EL SOCORRO HASTA LA POSICIÓN!
¡DEN INSTRUCCIONES PARA LA RETIRADA, CON EL MAYOR ORDEN!

MUCHAS VECES SÓLO QUEDABA EL RECURSO DE LA AVIACIÓN. TIFARUÍN FUE UN BUEN EJEMPLO.
YO DESCENDERÉ EL PRIMERO, PARA LANZAR LOS ESTOPINES; VOSOTROS ME SEGUIRÉIS DEJANDO CAER LOS VÍVERES.


EL CAPITÁN JOAQUÍN IBOY COMANDABA AQUELLA ESCUADRILLA DE BRISTOL.
M-MRDU

¡VAMOS ALLÁ, IBAEZA, PREPARA LOS PAQUETES!
M-MRDU
CIC

EN UNA PRIMERA PASADA, EL AVIÓN ARROJÓ PARTE DE LAS MUNICIONES Y UN MENSAJE DE ALIENTO ...

Cid

... PERO UN CERTERO DISPARO HIRIÓ MORTALMENTE AL PILOTO.

M-MRDU

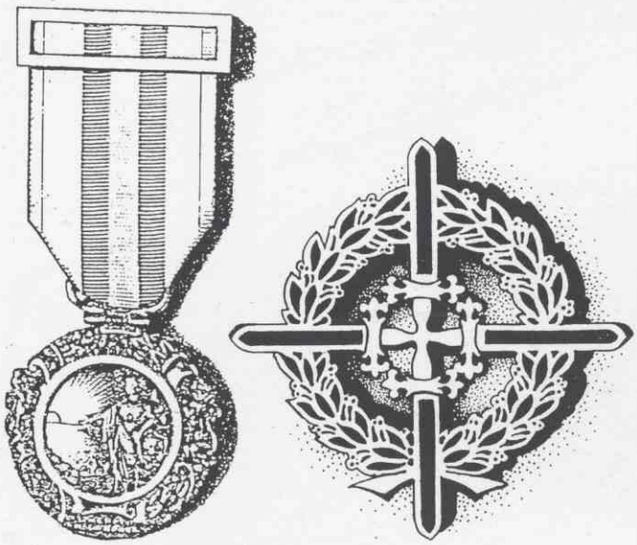
¡LES HAN ALCANZADO, SE VAN A ESTRELLAR!

EL VALOR Y EL CORAJE TENÍAN QUE SOBREPONERSE AL RIESGO Y AL DOLOR.

¡"AL TORO", HEMOS DE CONTINUAR!

¡ÉSTO PARA VOSOTROS, MALDITOS MOROS!

EL MÉRITO DE ÉSTE Y OTROS TANTOS EJEMPLOS FUE RECONOCIDO CON LAS MÁS ALTAS CONDECORACIONES ...



...Y CON LA ADMIRACIÓN DEL EJÉRCITO.

¡ESTAMOS SALVADOS!

¡SOIS UNOS HÉROES!

¡VIVA ESPAÑA!

¡ELLOS; ELLOS SON LOS VERDADEROS HÉROES!

M-MHAE

"SEÑORES, DONDE HAYA UN AVIADOR HAY QUE DESCUBRIRSE"(1)

(1) PALABRAS TEXTUALES DEL JEFE DE UNA DE LAS POSICIONES, AL SER LIBERADA.